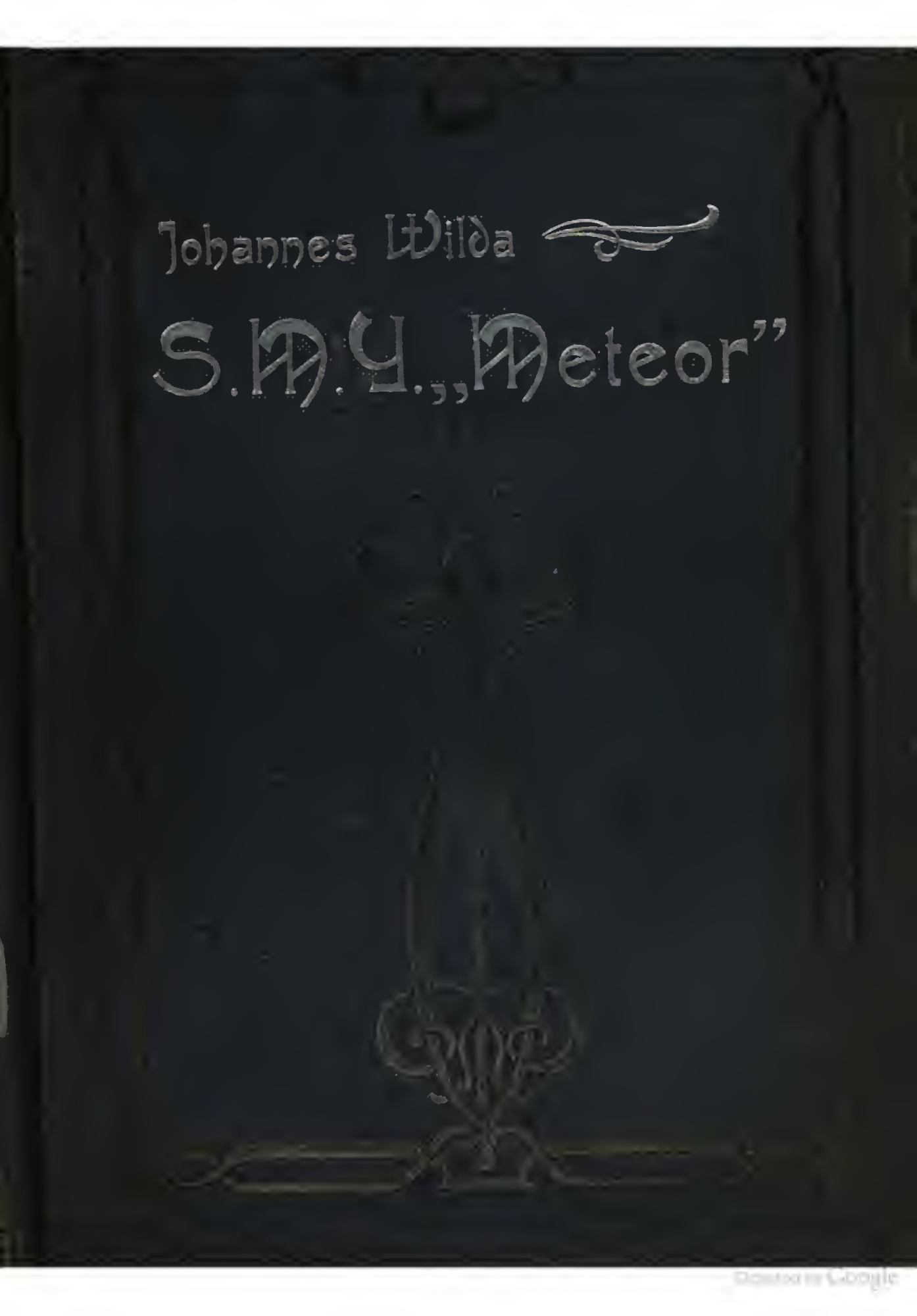
Johannes Wilda

S.M.Y. „Meteor"



Digitized by Google

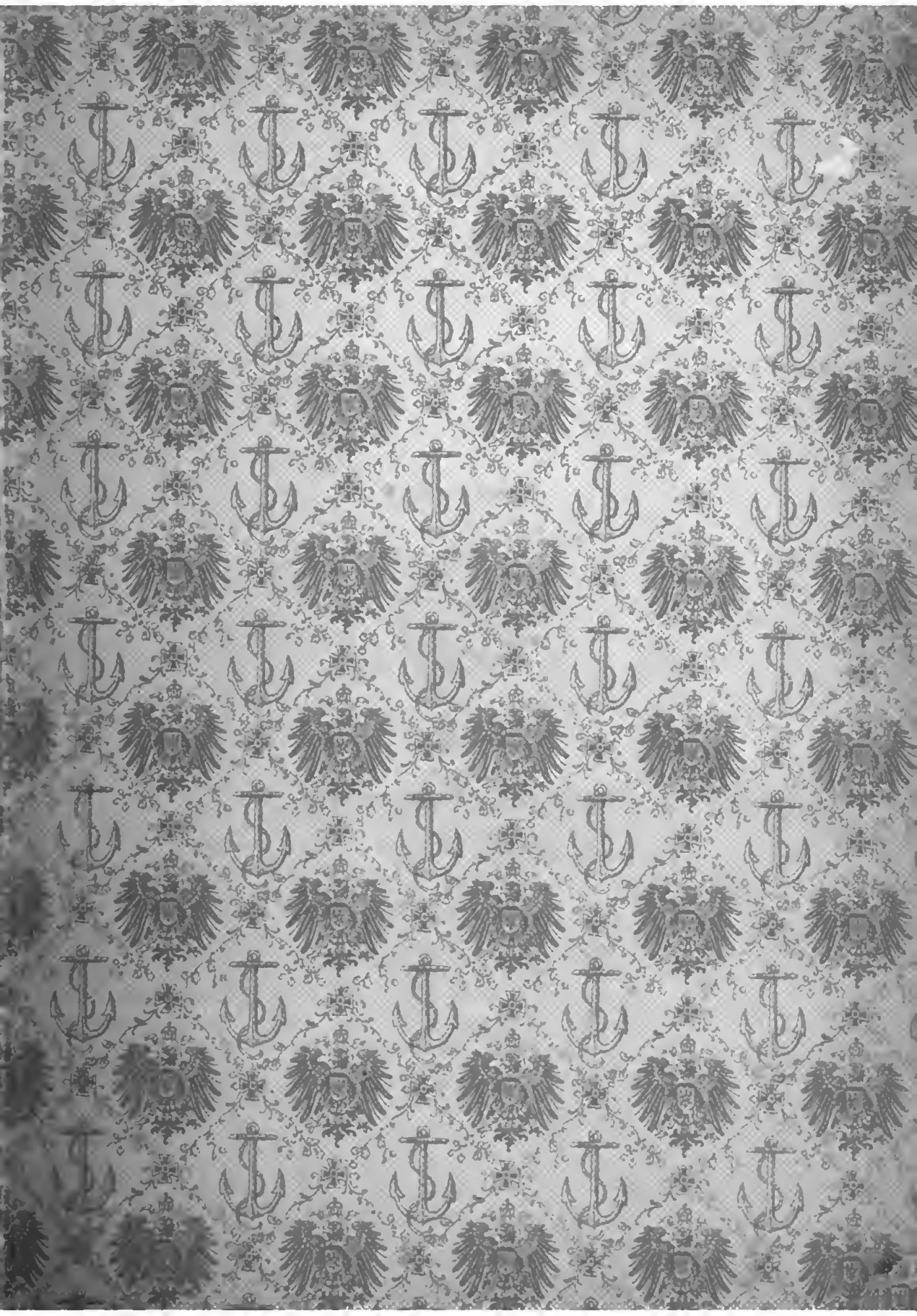
4241
.973
ANNEX LIB.

Library of

Princeton University.

Presented by

Dana C. Munro.



S. M. Yacht „Meteor“.

Nach einem Aquarell von Willy Stöwer.

S. M. Y. „Meteor"

Sportliches und Amerika-Erinnerungen

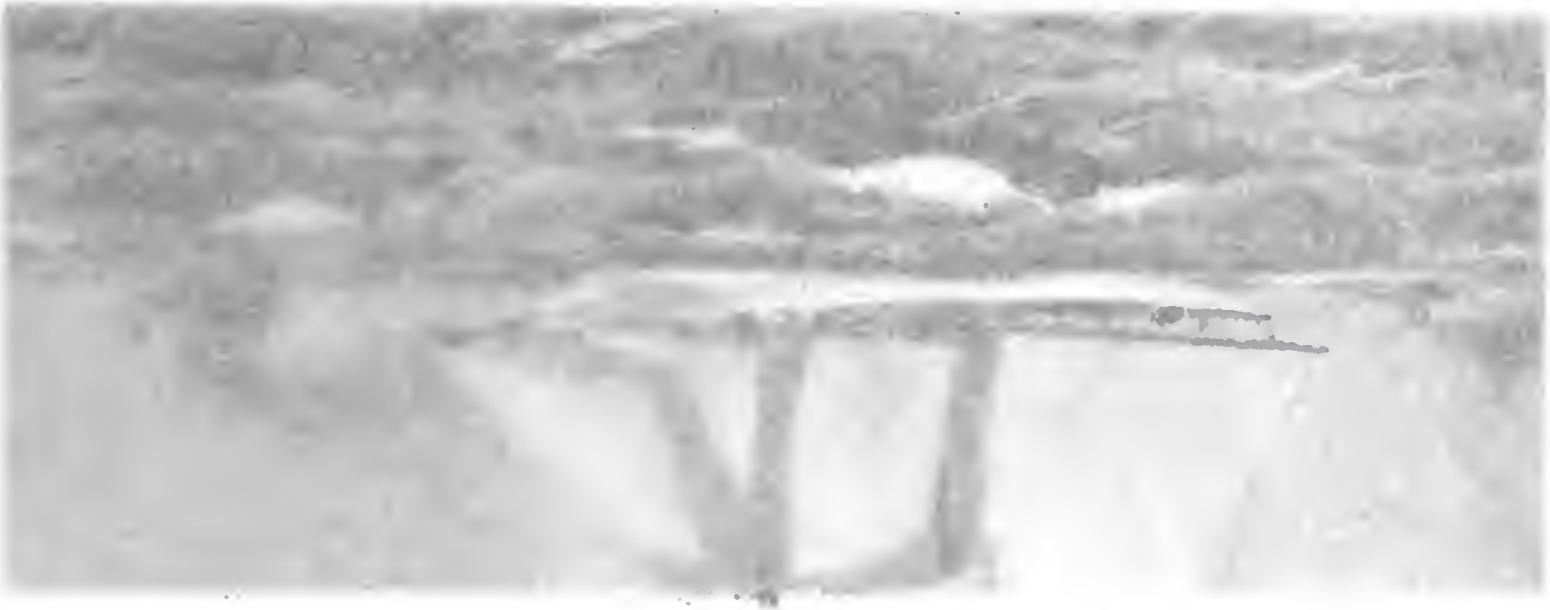
Eine Schrift auch für den Binnenländer

von

Johannes Wilda

Berlin
Verlag von Hermann Paetel
1902.

Digitized by Google



Digitized by Google

S. M. Y. „Meteor“

Sportliches und Amerika-Erinnerungen

Eine Schrift auch für den Binnenländer

von

Johannes Wilda

Berlin
Verlag von Hermann Paetel
1902.

Inhalt.

Seite

I. Einleitung: Zweck, Entwickelung und internationale Beziehungen des Yachtsegelsports.
1. Welchen Zweck verfolgt der Yachtsegelsport? . 1
2. Entwickelung des Yachtsegelsports und warum wir von den Amerikanern und Engländern lernen 7
II. Die Segelyacht „Meteor" III 23
III. Mit Prinz Heinrich über den Atlantik 30
IV. Während der Prinzentage in Amerika.
1. Die Ankunft 44
2. Der Stapellauf des „Meteor" 49
3. New-Yorker, Bostoner und Philadelphia-Tage 56
4. Der Abschied des Prinzen 71
V. Weitere Streifzüge durch New-York und New-Yorker Leben 77
VI. Streifzüge durch amerikanisches Land 92
VII. Die Probefahrt des „Meteor" 119
VIII. Die Atlantikreise des „Meteor" 130
IX. Schluß. Ein Vergleich und Heimfahrt nach Deutschland 170

D.C. Annex
14.12.
(RECAP)
482345

I.

Zweck, Entwickelung und internationale Beziehungen des Yachtsegelsports.

1. Welchen Zweck verfolgt der Yachtsegelsport?

Der Segelsport ist nur gut für eine geringe Zahl sehr wohlhabender Herren, denkt man in weiten Kreisen. Ich pflichte dem bei, bis auf das Wörtchen „nur". Der Wegfall dieses Wörtchens aber ist entscheidend für das ganz Schiefe der weitverbreiteten Ansicht.

Ich kann mir auch keine Yacht halten und unterstütze dennoch den Sport lebhaft. Warum? Weil er in Deutschland Modesache geworden ist? Das wäre für mich kein Grund; im Gegenteil, trotzdem er Modesache geworden und weil er eigentlich keine Modesache ist, schätze ich ihn.

Dies bedarf einer Begründung.

Nun gut: ich schätze den Segelsport, wie jeden

anderen mit Maß und Ziel betriebenen Sport, als eine Schule, in der phyſiſche und moraliſche Werte gewonnen werden. Für mich iſt es keine Frage, daß die unabhängige Fortexiſtenz der deutſchen Nation in kommenden Jahrhunderten lediglich auf ihrer phyſiſchen und moraliſchen Überlegenheit über die von Natur mit ſtärkerem Exiſtenzboden geſegneten Nationen beruht. Die vielfach ſich zeigende individuelle Überlegenheit des Briten und vor allem des Nordamerikaners über den Deutſchen rührt mit her von eifriger Benutzung jener von uns noch zu wenig gepflegten Sportliebe. Wir können und müſſen hierin noch unendlich viel lernen, ohne daß wir den Auswüchſen zu folgen brauchen und folgen dürfen.

Als Zweig dieſer Schule iſt mir der Segelſport wertvoll. Er muß aber auch als ein ſehr wichtiger Zweig bezeichnet werden. Daß ein paar Dutzend Herren, mit oder ohne Damen, gern in eleganten Schiffen ſpazieren fahren und dabei Freunde von Sekt und guten Frühſtücken ſind, iſt nicht das Weſentliche, obwohl es auch unter dieſen Gentlemen Leute giebt, die einen rauheren Puff vertragen können, als manche minder verwöhnt Erſcheinende, und die nützlich oder gar unentbehrlich ſind, weil ihre reichen Mittel bei einem ſo koſtſpieligen Sport naturgemäß eine große Rolle ſpielen.

Wesentlich erscheint aber die Ausbildung einer Anzahl von Männern und Jünglingen in einem Sport, der wie kaum ein anderer das Auge schärft, die Nerven kräftigt, die Ausdauer schult, die Entschlußfähigkeit hebt, den Wagemut auf die Probe stellt und die Liebe zu einer großen Natur erweckt — kurz: der Männer macht!

Er balanziert gewissermaßen die Nachteile einer überfeinerten Kultur wieder aus.

Die Wichtigkeit dieses Sports wächst, weil er mehr und mehr Glieder der Nation, und zwar sozial einflußreichere, mit einem Elemente vertraut macht, dessen Benutzung in wachsendem Maße die Lebensbedingungen aller Nationen beherrscht. Sie werden zu Propagandisten für unseres Volkes Seeinteressen, von deren Gedeihen der Binnenländer freilich mittelbarer, aber kaum weniger stark berührt wird, als der Anwohner der Wasserkante.

Die Wichtigkeit dieses Sports wächst auch seines internationalen Charakters halber. Kein anderer erscheint gleich geeignet, die verschiedensten, räumlich voneinander entferntesten Nationen zu friedlichem Wettkampfe zusammen zu bringen, die verschiedengeartete Geschicklichkeit und abweichenden Charaktereigentümlichkeiten untereinander ermessen zu lernen und den Stand gegenseitiger gerechter Wertschätzung,

und damit allgemeiner guter Beziehungen zu heben. Der echte Sportsman wird dabei vorurteilslos; er schult seine Gerechtigkeitsliebe, die beste Eigenschaft, um überall den die Nationen unfriedlich machenden Faktoren wirksam zu begegnen.

Für den Stand der Ausbildung des Seeoffiziers besitzt der Sport speziellen Wert. Auch daran darf füglich die ganze Nation als interessiert betrachtet werden. Die Vielseitigkeit der modernen Ausbildung eines Seeoffiziers erheischt immer gebieterischer das Zurücktreten der vortrefflichen Schulung in der Takelage. Voraussichtlich werden die Schulschiffe mit Takelage einst völlig verschwinden. Andererseits aber werden gewisse nautische Qualitäten bestehen bleiben, so lange man in Fahrzeugen, sei es mit welchem Motor auch immer, über See fährt, und um diese zu erhalten, giebt es kein ausgezeichneteres Mittel, als die Bethätigung am Segelsport in kleinen Fahrzeugen im Seeoffizierkorps rege zu erhalten. Hierin dürfen wir wohl das Motiv der kaiserlichen Schenkungen von Yachten an die Marinestationen erblicken.

Nicht nur für die bevorzugten Kreise, auch für die mit ihrer Hände Arbeit Dienenden hat der Segelsport Bedeutung. Je mehr er zunimmt, desto mehr „Hände" werden gebraucht, die damit einträglichen

Lohn verdienen. Eine nennenswerte Zahl von Yachtseeleuten können wir erst erzielen, wenn der Sport sich zu der Größe auswächst wie in Großbritannien und Nordamerika. Deren Leute sind vielfach Fischer, die ihre sommerliche Verdienstlosigkeit durch Arbeit auf den Yachten ausgleichen. In dieser Beziehung stecken wir noch in den Anfängen; daraus erklärt sich die teilweise Beibehaltung fremder Mannschaften, die man als Lehrmannschaften betrachten kann; auch darf man es einem Yachtbesitzer, der doch rennen läßt, weil er siegen will, billigerweise kaum verdenken, wenn er in einen internationalen Wettstreit nicht mit sicherer Verlustchance hineingehen mag. Zum guten Yachtseemann aber gehören Sportqualitäten, die nicht jeder tüchtige Seemann ohne weiteres besitzt, sondern es handelt sich um eine Kunst, die durch Anlage und lange Erziehung erworben werden muß. Zweifellos wird unser an sich sehr gutes Personal auch einmal in Sportbrauchbarkeit vollkommen auf der Höhe des fremden stehen, das es durch Disziplinfähigkeit ohnehin übertrifft.

Schließlich wäre noch der Gewinn des Segelsports für die Industrie zu erwähnen. Die großen Ausgaben, die der Yachtbau erfordert, weisen schon auf die bedeutenden Summen hin, die dem Yachtindustriellen und damit seinen Angestellten und Arbeitern

zufließen. Der Konstrukteur, der Werftbesitzer, der Werftarbeiter, der Stahlindustrielle, der Holzindustrielle, der Segelmacher, der Möbelfabrikant, der Künstler, der Mechaniker u. s. w., sie alle verdienen, und zwar viel, sehr viel. Bedeutende Summen sind bereits der vaterländischen Industrie und nicht zum mindesten der des Binnenlandes erwachsen, die früher keine Yachten kannte. Aber gerade aus letzterem Grunde stehen wir auch hier zum Teil noch in den Anfängen, und genau aus denselben Gründen, wie ich sie beim Personal anführte, wendet sich der Yachteigentümer gelegentlich ans Ausland. Es handelt sich, mag die Mode auch hier und da die Hand etwas im Spiele haben, überwiegend doch eben um Erzeugnisse auf Spezialgebieten, die nicht ohne weiteres von anderen Stellen gleich billig oder überhaupt geliefert werden können. Das kann nur Schritt für Schritt geschehen, und wenn reiche Leute unseren Fachmännern die trefflichsten modernen Modelle in Bau und Ausrüstung zum Studium herbeischaffen, so erwerben sie sich auch damit ihre Verdienste. Übrigens sind weitaus die meisten deutschen Yachten schon jetzt deutschen Ursprungs, von denen manche in deutschen Rennen auswärts gebaute Fahrzeuge geschlagen haben. Ja, es sind sogar vom Auslande bereits deutsche Yachten bestellt worden, und gewisse Aus-

rüſtungsſpezialitäten wurden häufige Verſandtartikel nach England wie nach den Staaten.

Die Zeit wird ſchon kommen, wo wir analog dem Bau von Kriegsſchiffen und Schnelldampfern in Bezug auf Yachtbau, Yachtausrüſtung und Yachtbemannung genau ſo unabhängig und gleichwertig daſtehen werden wie Briten und Amerikaner, wenn nur die Pflege des Segelſports ſelbſt bei uns nicht erlahmt. Und ein Saatkorn zu dieſer Pflege hinzuzuſteuern, iſt eben auch der Zweck dieſer kleinen Schrift.

2. Entwickelung des Yachtſegelſports, und warum wir von den Amerikanern und Engländern lernen.

Die bevorzugte geographiſche Lage, ſoziale und hiſtoriſche Einflüſſe, ſowie beſſere ökonomiſche Verhältniſſe haben Engländer und Amerikaner früher und umfangreicher zur Entwickelung ihres Sportgeiſtes, ſpeziell zu Waſſer, gelangen laſſen, als ihre deutſchen Vettern. Wir ſind nicht mit den herrlichen, tiefen Meeresbuchten, mit der großartigen Atlantiknähe geſegnet, wie die Yankees und Briten. Unſere Nordſeeküſtenplätze liegen im Wattenmeere ſtromauf, und an der dem Sport günſtigeren Oſtſee herrſchte politiſcher Druck oder Binnenlandgeiſt, oder die Beſchränkung durch knappe Lebensverhältniſſe. Erſt auf

dem Boden politiſcher Einigung und der dadurch entſtehenden ſtärkeren Beteiligung an allen Erſcheinungen eines größer gearteten, über den ganzen Erdball blickenden internationalen Lebens, und mächtig gefördert durch die einſichtsvolle Protektion des führenden deutſchen Fürſten erwuchs der deutſche Waſſerſport zu beachtenswerter Ausdehnung, indem er, wie alles, was bei uns die See betrifft, auf tüchtige hanſeatiſche Grundlagen fußen konnte.

Es ſei hier des Hamburgiſchen Norddeutſchen Regattavereins und des führenden Kaiſerlichen Yachtklubs gedacht, die, Hand in Hand gehend, ein wirkliches Segelſportleben in Deutſchland, und in der „Kieler Woche" bereits eines der hervorragendſten jährlichen Tourniere der internationalen Seglerſchaft ſchufen.

* * *

Das Wort „Yacht", meint man, komme von „Jager", d. i. Schnellſegler. Die engliſche Ausſprache klingt annähernd wie: Jodd. Die Vereinigten Staaten ſind von jeher groß im Bau von Schnellſeglern (Klippern) geweſen, und für den Schonerbau, d. h. Fahrzeugen, die an zwei oder mehr Maſten ſeitliche, ſchräge Segel und kein Querſegel an feſten Raaen führen, darf es geradezu als das klaſſiſche Land bezeichnet werden.

Der Konſtrukteur von ſchnellen Lotſenſchonern, George Steer in New-York,*) baute im Jahre 1849 eine Schoneryacht „America“, welche den Beginn einer neuen Richtung für den Yachtbau der ganzen Welt bezeichnete; ſie errang 1851 bei einem Rennen um die Inſel Wight ganz verblüffende Siege über die engliſchen Fahrzeuge. Für die „America“ galt noch das Prinzip der alten Schule, die hauptſächlich den Formenwiderſtand überwinden zu müſſen glaubte und deshalb den Hauptwert auf ſcharfe Linien legte; erſt gegen Ende der 80er Jahre traten die Forderungen der neuen Schule auf, welche die Aufhebung des Reibungswiderſtandes für das Wichtigſte erklärte.

Es ſollte alſo nicht mehr darauf ankommen, durch ſcharfe und hohle Linien das ſchnelle Durchſchneiden des Waſſers zu befördern, ſondern die Größe der benetzten Oberfläche möglichſt zu mindern. Damit entſtanden ſpäter flache, kanoeartige Yachten, und um dieſe ſtabil zu machen, erfand man, nachdem man ſchon vorher die Anwendung ſchwerer Bleikiele kennen gelernt hatte, den „Wulſtkieler“, bei dem der

*) Ich zitiere hier und in den meiſten folgenden Angaben dieſes Abſchnittes aus dem Vortrage, den der erfolgreichſte deutſche Yachtkonſtrukteur, Max Oertz, 1901 vor der Schiffbautechniſchen Geſellſchaft in Berlin über „Segelyachten und ihre moderne Ausrüſtung“ hielt.

Kiel, am unteren Ende mit backenartigen Bleiwulſten verſehen, gleich einer langen, ſtarren Bauchfloſſe nur unter dem Mittelteil des Rumpfes ſitzt. Solch ein Schiffchen erinnert, auf dem Trockenen ſtehend, an ein ſprungbereites Känguruh. Bei dem ganz modernen „Floſſenkieler" iſt die Floſſe hinten ganz ſcharf und rundet ſich nur unten vorn etwas wulſtartig. — Als Vorläufer dieſer modernen Yachten hatte bereits 1875 der engliſche Papierfabrikant Mr. Beutall nach eigenen Ideen ſeine glänzende „Jullanar" gebaut. Er verlegte den Achterſteven mit dem Ruder ſchon ganz unter das Fahrzeug und beſchnitt das vordere Unterwaſſerſchiff bedeutend, womit er unbewußt das Richtige traf. An dieſem hinten und vorn nach dem Waſſer zu nachenartig eingezogenen Schnitt erkennt man die moderne Yacht.

Auch in Deutſchland haben wir einen bedeutenden Vorfechter des modernen Prinzips gehabt, den frühverſtorbenen Marineingenieur Saefkow, der die ſeiner Zeit berühmte „Lolly" des Marinemalers und verdienſtvollen deutſchen Sportsmans Korvettenkapitän a. D. Arenhold baute. Eine noch ausgeſprochenere Anwendung des neuen Prinzips fand erſt 1886 durch den hervorragenden engliſchen Konſtrukteur George Watſon ſtatt, und zwar im Bau des Kutters „Thiſtle", des ſpäteren deutſchen „Meteor" I und jetzt als

Yawl (ein Maſt nebſt kleinem Treibermaſt hinten) umgetakelten und den Offizieren der Nordſeeſtation gehörenden „Comet“. Dieſer engliſche Kielkutter „Thiſtle“ erwarb ſich nicht geringen Ruhm; er ging ſogar den Kampf um den nach der „America“ benannten Amerikapokal, der höchſten Trophäe des Segelyachtſports, ein. Aber ſiehe da, der von dem genialen Amerikaner Edward Burgeß konſtruierte „Volunteer“ ſchlug ihn endgültig. Der „Volunteer“ war nun allerdings der Vertreter eines ganz anderen Typs, nämlich des der Schwertfahrzeuge. Auch dieſe kielloſen Fahrzeuge haben durch ihren flachen Boden relativ nur geringe Benetzungsfläche; ihre Stabilität wird durch einen beweglichen Kiel, ein Schwert, bewirkt, das durch die Mitte des Fahrzeuges ins Waſſer gelaſſen und wieder aufgezogen werden kann. Dieſen hauptſächlich für kleinere Boote üblichen, gefährlicheren und weniger ſeetüchtigen Typ bildeten die Amerikaner für ihre größten Yachten aus. Dies erſcheint bei den amerikaniſchen Küſtenverhältniſſen eigentlich recht merkwürdig und erklärt ſich wohl nur durch die Reihe großer Erfolge der Schwertboote und der Art, wie ſie ihre Erfolge erringen, nämlich durch ein zwar geſchicktes, aber gewagtes, ja, man kann ſagen oft tollkühnes Segeln.

Dann aber erschütterten die Engländer durch hervorragende Kielboote, namentlich die Fife'sche „Minerva", die amerikanische Zuversicht auf die Unbesieglichkeit der Schwertfahrzeuge, worauf die Amerikaner abermals mit einem epochemachenden Bau auf den Plan traten. Dies geschah im Jahre 1891 durch die „Gloriana", die, wie vierzig Jahre zuvor die „America", gleich einer Offenbarung auf die Seglerwelt wirkte und nun thatsächlich den Anfang der neuen Schule bedeutet, mit der Parole: Größte Stabilität, größte Segeltragfähigkeit und kleinste Reibungsfläche im Wasser!

Konstrukteur und Erbauer dieser epochemachenden Yacht ist Nathaniel Herreshof in Bristol bei New-York, der Sohn eines Ingenieurs aus dem Rheinlande. Was die „Gloriana" ganz besonders auszeichnete, war neben der Geschwindigkeit ihre außerordentliche Seetüchtigkeit. Sie bewies also dieselben Eigenschaften, durch die sich der heutige „Meteor" (Meteor III) auszeichnet, der ebenfalls vorn und hinten so lange „Überhänge" zeigt. Jetzt baute Herreshof, der Vorurteile der Seeleute und aller technischen Schwierigkeiten nicht achtend, den ersten der „Wulstkieler", von denen ich vorhin schon sprach. Er hieß bezeichnenderweise „Dilemma". Bekannte Herreshoffsche Wulstkieler waren u. a. die „Wenonah",

die spätere „Gudula" des Prinzen Heinrich, und die ebenfalls in deutschen Besitz gegangenen „Isolde" und „Bubble". Auch deutsche Baumeister schufen gute derartige Boote, so der später verunglückte Direktor Hagen der Germaniawerft den „Kommodore" I.

Bei modernen Kielyachten, die keine Wulstkieler sind, erscheint es fast unmöglich, festzustellen, wo der Rumpf aufhört und der Kiel anfängt. Der Kiel geht aber immer etwas blatt- oder flossenartig tief nach unten und trägt enorme Bleilasten. Die verschiedenen Eigenschaften, die ein Rennboot haben muß, widersprechen sich; ihre möglichste Vereinigung zu erzielen, erfordert einen außerordentlich feinen Blick für Abwägung der physikalischen Verhältnisse, verbunden mit reicher praktischer Erfahrung, da die theoretischen Bedingungen noch immer nicht festgelegt sind. Nur von Genies wird diese raffinierte Technik zur Meisterschaft gebracht. Daraus erklärt sich, abgesehen von dem durchweg erforderlichen kostbaren Material, der hohe Preis der Fahrzeuge.

Ganz besonders wird der Typ einer Yacht durch das Meßverfahren beeinflußt. Unter Meßverfahren versteht man die Bewertung eines Fahrzeugs unter Anwendung einer mathematischen Formel, in der namentlich die Länge der Yacht, ihre größte Breite, der

Rumpfumfang und die Segelfläche berückſichtigt ſein muß. Gemäß dieſer Formel erhalten geringwertigere und kleinere Yachten Zeitvergütuug angerechnet und ſind ſo imſtande, innerhalb gewiſſer Grenzen (Klaſſen) mit bevorzugteren Fahrzeugen in Konkurrenz zu treten. Dadurch ſollen die individuellen Eigenſchaften des Fahrzeugs, ſowie die Tüchtigkeit des ſegelnden Schiffers möglichſt zum ſiegbringenden Faktor gemacht werden. Man verfolgt alſo eine ähnliche Abſicht wie der Pferde-Rennſport, wenn er den leichteren Jockey durch Gewichte behandicapped. — Es giebt nun eine Fülle von Meßverfahren; das Studium ſolcher und der Vergütungen ſtellt eine ganze Wiſſenſchaft dar. Dieſes oder jenes gerade vorgeſchriebene Meßverfahren begünſtigt dieſen oder jenen Typ, der dann natürlich hauptſächlich zur Anwendung kommt und ausgenutzt wird. Leider iſt noch kein internationales Meßverfahren vorhanden; jetzt erſt dürfte ein ſolches vielleicht in Ausſicht ſtehen, nachdem Mr. Ledyard, der Präſident des „New-Yorker Yachtklub", dieſe wichtige Angelegenheit mit Energie in die Hand genommen hat.

„Eine gute Meßformel", ſagt Max Oertz, deſſen Hamburger Yachtbauwerft hervorragend an der Spitze derartiger Unternehmungen in Deutſchland ſteht, „muß alle Elemente beſteuern, welche geſchwindigkeitsbefördernd ſind und noch eine Prämie ſetzen auf

alles, was zur Seetüchtigkeit, Wohnlichkeit und leichten Bedienbarkeit der Yacht beiträgt — — — diejenige Meßformel ist ideal, die in ihren Konsequenzen die besten „allround-Boote“ zeitigt“.

Also Yachten, die nur bei Flaute oder nur bei starkem Winde laufen, oder nur schnell laufen, oder nur gut kreuzen u. s. w. sind nicht die guten „allround-Boote“, nach denen gestrebt werden muß. Für die extremen Renner, die alles auf eine zufällige Gewinnchance setzen, hat der wirkliche Sportsman nicht viel übrig, daher auch die das Extrem der „Flundern“ vertretenden „Kenterkutschen“ — raffinierte Schwertboote, die im Rennen vielleicht ein paarmal kentern (die Mannschaft tritt dann auf das Schwert hinaus) und dennoch erste am Ziel sein können — sich keiner großen Anerkennung erfreuen.

Wir haben in Deutschland eine recht vernünftige Meßformel gefunden, deren Grundidee auch von den Engländern angenommen worden ist; wir stehen aber allein da durch Teilung in zwei Formeln, welche einen strengen Unterschied zwischen Rennyachten und Kreuzeryachten machen.

Wir lassen der Rennyacht die Ausnutzung ihrer Eigentümlichkeiten, die dem Geschwindigkeitscharakter alles andere opfern und Akrobaten zur Bedienung erfordern, verlangen aber von der Kreuzeryacht außer

Schnelligkeit durchaus Seetüchtigkeit und ordentliche Wohnräume. Die Durchführung dieses Gedankens hat uns eine stets wachsende, an Qualität und Quantität hervorragende Flotte von Kreuzeryachten geschaffen. Der Rennyachtkonstrukteur kann seinen Ideen lustig nachgehen; ihn beschränkt keine Klassifikationsgesellschaft, sondern nur das Meßverfahren. Jedes Mittel, das die Schnelligkeit befördert, ist ihm recht; aber der Konstrukteur eines „allround-Bootes" darf der Harmonie nicht vergessen, das Geheimnis seines Erfolges beruht hauptsächlich auf selbstgemachter Erfahrung, verknüpft mit logischem Denken und scharfer Beobachtung.

Der reine Kielboottyp, der für große Kreuzeryachten schwer geballastet ist, findet auch für kleinere Klassen immer mehr Anhänger.

Der Germanische Lloyd, die deutsche Anstalt zur Klassifizierung unserer Seeschiffe, ist maßgebend für Abmessungen der Bauteile unserer Kreuzeryachten. Die Stärken wechseln nun, je nachdem man eine hölzerne, eine stählerne oder eine aus gemischtem Material konstruierte Kompositе-Kreuzeryacht haben will. Den Kompositebau kann man unter Wasser kupfern, den stählernen nicht. Ein glatter Boden ist von Hauptwichtigkeit; selbst der glatteste Farbenanstrich hemmt mehr als ein mit Nagelköpfen gespickter Kupferboden.

„Meteor" II, jetzt als „Orion" den Offizieren der Oſtſeeſtation überwieſen, hat als Rennyacht ſolchen gekupferten Boden, während die neue Kreuzeryacht „Meteor" ganz aus Stahl erbaut iſt. Die letzten Kämpfer um den Amerikapokal haben eine Außenhaut von glänzend polierter, maſſiver Bronzebeplattung. — Das Bleikielgewicht beträgt bei modernen Kreuzeryachten bis zu 40% des Geſamtgewichtes, bei Rennyachten hat es ſchon 64% erreicht. Bei Rennyachten iſt die Außenhaut natürlich außerordentlich dünn; ſo iſt etwa das ſpinnenwebenartig komplizierte, ſehr elaſtiſche Gerippe einer hölzernen, 12 Meter langen Yacht von einer nur 8 Millimeter ſtarken Mahagonihaut umgeben, die mit 17000 Nägeln und Nieten befeſtigt wird. Andere Rennyachten wieder ſind, mit Stahlſpanten (Rippen), über Waſſer aus Aluminium, unter Waſſer aus Manganbronze gebaut.

Was alles über Spanten, Decksbalken und Deckkonſtruktionen zu ſagen wäre, muß ich hier, ſo wichtig es iſt, übergehen. Einige Worte ſeien noch der Takelage gewidmet. Maſten und Spieren beſtehen aus aſtreinem, ſchlankgewachſenem Tannenholz; die amerikaniſche Oregon-pine wird zur Zeit bevorzugt. Die Hölzer ſind maſſiv oder zuſammengeſetzt; die Spieren haben auch wohl Hohlräume. Auch baut man ſtählerne Maſten und Großbäume. Dieſe Maſten

ſind aber, wie auf der „Shamrock“ II (Shamrock iſt das iriſche Kleeblatt), häufig zuſammengebrochen, vielleicht weil die Platten genietet, ſtatt geſchweißt waren. Das Tauwerk iſt beſtes Stahltau und Manilahanf.

Ebenſo wichtig wie der Rumpf iſt die Beſegelung. Der Segelmacher hat gleichen Anteil am Erfolg wie der Konſtrukteur. Die Herſtellung guter Segel erfordert die größte Kunſt und fällt ebenfalls ins Gebiet der Spezialitäten, die oft nicht nachgemacht werden können. Daher hat man auch in der Segelmacherei große Fortſchritte gemacht, und es giebt berühmte Segelmacher (Großinduſtrielle) wie z. B. Ratſey in England und neuerdings Maehlitz in Pichelsdorf bei Spandau. Von den bauchig geſchnittenen Segeln hält man nichts mehr; man erachtet den Reibungswiderſtand zwiſchen Segel und Wind für gleich beachtenswert wie den zwiſchen Rumpf und Waſſer und bevorzugt glatte, möglichſt flach gearbeitete Segel.

In den letzten 10—20 Jahren ſind bezüglich der Geſchwindigkeit der Yachten überhaupt außerordentliche Fortſchritte zu verzeichnen, noch aber iſt, wie geſagt, die erklärende Theorie im Rückſtande, und weitere Verbeſſerungen erſcheinen nicht ausgeſchloſſen. Nur innerhalb gewiſſer Typen und Größen darf von einer gewiſſen Geſetzmäßigkeit geredet werden.

Ich erwähnte schon die enormen Kosten. Auch die Indiensthaltung ist eine kostspielige, namentlich, wenn es sich um das Ausfechten eines Kampfes handelt, wie das seit der siegreichen Umsegelung der Insel Wight durch die „America" spielende Ringen zwischen Amerikanern und Engländern um den Amerikapokal. Die Engländer sollen seit jenem Jahre 1851 annähernd 6 Millionen Mark zur Rückeroberung, die Amerikaner über 7 Millionen Mark zu seiner Behauptung ausgegeben haben. Allein der Engländer Sir Thomas Lipton hätte den Angaben nach durch „Shamrock" I und „Shamrock" II 1200000 Mark Unkosten gehabt, während den Amerikanern die letzte Siegerin „Columbia" und ihr Sieg auf 1600000 Mark gekommen wäre. Das sind Unsummen, die aber zum Nutzen vieler Menschen in Umlauf gebracht wurden.

Die Geldfrage mag bei diesen Kämpfen überhaupt mitspielen; namentlich die Amerikaner kennen in solchen Dingen keine Kosten. Sie glauben dazu an die überlegenere Flinkheit ihrer Yachtmatrosen. Schließlich haben sie auch, da der Pokal in Amerika gewonnen werden muß, die größere Vertrautheit mit ihren Küstenverhältnissen für sich.

Kaum wird ein Amateur- oder Herrnsegler, habe er selbst das Patent für große Fahrt in der Tasche

und noch ſo viele Erfahrungen obendrein, ſich im ſtande ſehen, den Skipper der großen Yacht, den eigentlichen trainierten Jockey des Rennens, zu erſetzen. Wo viel darauf ankommt, ſteuert in der Regel auch der Skipper. Dieſe Leute ſind begnadete Genies und haben ihr Lebelang nichts anderes gethan, als Yachten geſegelt. Sie werden daher hoch bezahlt und dürfen ſich oft alle Launen geſtatten, da der „Owner" ſie um keinen Preis verlieren möchte; ſie wiſſen, daß ſie ſofort einen anderen Herrn finden, der ihnen ebenſoviel oder noch mehr zahlt. Jedes gewonnene Rennen bringt ihnen eine große Prämie ein; auch erhalten ſie von den Werften, denen ſie den Bau oder die Reparaturen vermitteln, enorme Prozentſätze, infolgedeſſen ſie die natürliche Neigung hegen, die beſtzahlenden Werften zu bevorzugen. Derartige Rennſchiffer beſitzen wir in Deutſchland, ſoviel ich weiß, nicht oder noch nicht, weshalb man Engländer engagiert. Es iſt aber anzunehmen, daß, wenn wir ſolche Leute ausbilden können, z. B. aus dem Deckoffizierſtande, ſie im Durchſchnitt für den Eigentümer perſönlich angenehmere Acquiſitionen ſein werden als die Engländer.

Andererſeits darf man nicht verkennen, daß der engliſche Skipper ſchwer in ſeinem Fache zu übertreffen iſt. Mit welchen Feinheiten er durch Stagen

(Schräg- oder weniger Schrägſtellen) der Maſten, Trimmen der Segel und hundert andere Kleinigkeiten arbeitet, davon macht ſich ſelbſt der Durchſchnittsſegler gar keine Vorſtellung; wenn auch im einzelnen nur ein paar Sekunden Gewinn dabei herauskommen, ſchließlich ſummiert es ſich! Dabei wird er natürlich durch eine engliſche Mannſchaft beſſer unterſtützt als durch eine deutſche. Die Leute verſtehen ſich eben ganz anders untereinander. Der engliſche Yachtmatroſe handelt weniger diszipliniert als der deutſche, aber jeder einzelne Mann kennt ſein Gewerbe von Grund aus; er ſieht ſelber, wo irgend etwas hapert und handelt ſelbſtändig. Dazu beſitzt er meiſt eine größere Gleichgültigkeit gegen Unfälle.

Erklärlicherweiſe muß die Yacht-Crew ihr Fahrzeug, von denen jedes wie ein empfindliches Rennpferd ſeine individuellen Eigenſchaften beſitzt, möglichſt ſchnell und möglichſt gründlich kennen lernen und daher ſo viel und unter ſo verſchiedenen Verhältniſſen mit ihm ſegeln, als irgend angängig; auch dieſer Punkt mag einer der Gründe geweſen ſein, warum eine engliſche Beſatzung, die ſich in ihrer Mehrzahl ſchon ſeit Jahren im kaiſerlichen Privatdienſt befand, und nicht eine deutſche Mannſchaft den „Meteor“ III von Amerika abholte.

Zumal durch Einfluß des deutſchen Kaiſers be-

teiligen ſich viele hervorragende Perſönlichkeiten Deutſchlands, darunter auch Fürſten, am Segelſport. Unter den Privatperſonen verdient Herr Krupp genannt zu werden. Von den Fürſten ſeien der für alle Seeintereſſen ein warmes Herz zeigende Großherzog von Oldenburg und Herzog Friedrich Ferdinand von Schleswig-Holſtein-Glücksburg hervorgehoben, die beide das Schifferexamen für Große Fahrt abgelegt haben und wirkliche Seeleute ſind. Das Haus Mecklenburg-Schwerin bezeigt gleichfalls dem Sport beſonderes Intereſſe. Aller der vielen ſonſtigen verdienten Kräfte und der zahlreichen Seglerklubs, die, unter ſtarker Beteiligung Berlins, auch im Binnenlande entſtanden ſind, zu gedenken, würde an dieſer Stelle zu weit führen. — Desgleichen kann ich mich hier ebenſo wenig auf die achtungswerten Sportleiſtungen noch anderer Nationen, wie Skandinavier, Franzoſen, u. ſ. w. beziehen.

II.

Die Segelyacht „Meteor“ III.

Der Kaiser hat Ihrer Majestät der Kaiserin eine schnelle Kreuzeryacht, einen hübschen Schoner, zur Verfügung gestellt, auf dem die hohe Dame an der Kieler Woche teilzunehmen und gern in Begleitung ihrer Kinder an den Ostseeküsten, namentlich in den reizenden Buchten ihrer schleswig-holsteinischen Heimat, zu segeln pflegt. Die Yacht heißt „Iduna“. Ihr Führer ist seit einigen Jahren der Kaiserliche Kapitänleutnant Karpf, der zur Zeit mit „Kronprinz Wilhelm“ nach Amerika gefahren war, um den „Meteor“ zu überführen; bemannt wird sie von deutschen Marinematrosen, und der Segelmeister ist ein Obersteuermann der Marine.

Auch die „Iduna“ stammt aus Amerika; ein reizendes Modell von ihr hat im „New-Yorker Yacht-

klub" Aufstellung gefunden. Als amerikanisches Schiff hieß sie „Yampa". Die „Yampa" wurde von dem New-Yorker Konstrukteur A. Cary Smith erbaut und ging zu den Eröffnungsfeierlichkeiten des Kaiser Wilhelm-Kanals nach Kiel, wo sie die Aufmerksamkeit unseres Kaisers in solchem Maße erregte, daß er nicht nur das schöne, inzwischen nach Amerika zurückgesegelte Schiff aukaufte, sondern auch später, als es sich um Erwerb einer neuen, größeren Yacht handelte, Mr. Cary Smith mit der Anfertigung der Pläne betraute.

Der „Meteor" wurde dann hauptsächlich in denselben Linien erbaut, wie die „Iduna" und eine andere Smithsche Yacht „Iroquois".

Auch die „Iduna" hat einige Male (zuletzt unter Führung des jetzigen Sekretärs des „New-Yorker Yachtklubs") den Atlantik gekreuzt, wie dies gleicherweise von manchen anderen amerikanischen und englischen Yachten geschehen ist. Keine von ihnen hat aber bei der Überfahrt derartige ernste Proben zu bestehen gehabt, wie „Meteor" III, noch haben sie unter ähnlichem „Handicap", wie es rauhe Jahreszeit, Havarie, unfertige Einrichtung u. s. w. mit sich brachten, gestanden. Der Auftrag, den Mr. Cary Smith erhielt, lautete: „Seine Majestät der Kaiser wünscht, daß für ihn eine etwa 160 Fuß lange Yacht

gebaut und ausgestattet werden soll, die bis zum nächsten April vollständig fertig sein muß. Alle Einzelheiten sind aufs sorgfältigste auszuführen. Machen Sie Ihren eigenen Preis und denken Sie daran, daß nur das beste Material und die beste Arbeit von Fachleuten bei der Konstruktion benutzt werden darf."

Man kann sich lebhaft vorstellen, mit welcher Genugthuung dieser ehrenvolle Auftrag von der Firma Cary Smith & Barbey — Mr. Smith hatte sich nämlich mittlerweile mit dem jungen Konstrukteur Barbey assoziiert — begrüßt wurde!

Die Firma veranschlagte die Kosten auf etwa 150 000 Dollars (600 000 Mk.), ein Preis, der sich nachträglich etwas verschoben haben dürfte, zumal der Auftrag auf Ausstattung zurückgezogen wurde, um einer im „fitting" besonders renommierten englischen Firma übertragen zu werden.

Die Ausführung des Baues wurde von der Konstruktionsfirma der bekannten Schiffsbauwerft (shipbuilding Company) von Townsend & Downey auf dem kleinen Schooter-Island, das hart an Staten-Island in der Newark-Bai liegt, übertragen; deren Konstrukteur, Mr. Ferris, war an der Fertigstellung, die zuletzt Tag und Nacht von etwa hundert geschulten Arbeitern betrieben ward, eifrig beteiligt.

Der Kaiſer hat ſelbſt Angaben gemacht. Vize-Admiral Freiherr von Senden-Bibran, der Chef des Marinekabinetts, dem die kaiſerlichen Yachtangelegenheiten ſpeziell unterſtehen, vermittelte alles, und der deutſche Marine-Attaché in Waſhington, Korvettenkapitän von Rebeur-Paſchwitz, überwachte die Angelegenheit zeitweilig an Ort und Stelle.

Die Yacht wurde weitaus die größte der zur Zeit ſchwimmenden Schoner-Yachten. Ihre Länge beträgt in engliſchem Maße (der engliſche Fuß iſt ein wenig kürzer als der deutſche) 160 Fuß (49,59 m „over all"), 120 in der Waſſerlinie und 190 von der Spitze des 26 Fuß langen Bugſpriets bis zum Ende des 86 Fuß langen Großbaumes. Die größte Breite iſt 27 Fuß. Wenn das über die Maſtſpitze ragende Großtoppſegel geſetzt iſt, ragt die Höhe des Großtops 150 Fuß über Waſſer. Der Durchmeſſer des Großmaſtes beträgt 21 Zoll, der des Fockmaſtes 20 Zoll. Der hintere Untermaſt (Großmaſt) iſt 107, der vordere (Fockmaſt) 100 Fuß lang. Die Yacht geht 15 Fuß tief. Namentlich die Großmaſtſegel beſitzen eine enorme Größe; die geſamte Segelfläche beträgt 22 049 Quadratfuß. Nach deutſchem Meßverfahren beſitzt das Fahrzeug 30,00 Segellängen (Iduna hat 28,50). Es zeigt wundervolle Linien und iſt, wie die Amerikaner ſagen, ein richtiger „Cary Smith":

„the first general impression even to an inexperienced eye, is one of speed, strength and beauty". Der ſeit den Tagen der „Gloriana" für Kenner klaſſiſche, vollgehaltene Löffelbug hat aber einem mit ſcharfen, ja hohlen und kühnen Waſſerlinien Platz gemacht, der dem der älteren amerikaniſchen Klipperyachten gleicht. Der Fachmann bemerkt den S-förmigen zierlichen Spant und die flotten Kurven der Diagonalſchnitte. Die Spanten folgen dicht aufeinander. Der trogartige, hohle, mit Blei ausgefüllte Kiel verläuft ziemlich gerade, ſteigt nach vorn etwas an und geht dann, ſchön gerundet, allmählich in den aus ſtarkem Winkelſtahl gebildeten Vorſteven über. Die Stahlwände ſind natürlich ſehr dünn, aber für eine Yacht recht kräftig. Das weit auslaufende Heck rundet ſich hinten. Da das Ruder tief unter dem Schiff ſitzt, iſt der Achterſteven erheblich geneigt und das Rad an Deck liegt ſchräg. Das Freibord (Höhe des Deckes über Waſſer) beträgt reichlich 5 Fuß; die Bordwand, die ganz hinten fehlt, iſt etwa 2 Fuß hoch. Die Aufbauten ſind aus beſtem Teakholz; auch das Deck beſteht aus Holz. Die inneren Räume ſind nicht zahlreich; ſie zeichnen ſich dafür durch große Geräumigkeit aus. Der von Bord zu Bord reichende Salon im Mittelſchiff mißt 27 : 20 Fuß; ſein Speiſetiſch gewährt Platz für 24 Perſonen. Das Holzwerk

in dem kaiſerlichen Wohnraum dahinter ſoll, wie eine Korreſpondenz mitteilt, aus Mahagoni beſtehen und in Gold und Elfenbein gemalt werden, wobei ein ſchmaler Streifen der Naturfarbe des Holzes ſichtbar bleiben wird. Die Polſterung ſoll olivenfarbig ſein. Die Damenkajüte wird freundlich in Grün und Gold dekoriert. Im ganzen wird die Yacht den einfach vornehmen Geſchmack zeigen, der den kaiſerlichen Yachten überhaupt eigen iſt und der an Pracht von manchen Privatyachten überboten wird. Die Beleuchtung geſchieht vorausſichtlich durch Kerzen.

* * *

Wenn ich vorhin darauf verwies, daß der Segelſport ſeines internationalen Charakters halber wie kaum ein anderer dazu geſchaffen ſei, gewiſſe einflußreiche Glieder der Nationen und damit dieſe ſelbſt einander freundſchaftlich zu nähern, ſo darf der Erfolg der den „Meteor"-Stapellauf begleitenden Umſtände, alſo vor allem die Reiſe des Prinzen Heinrich von Preußen nach Amerika, als Beweis für die Richtigkeit jener Annahme gelten.

Da ich dieſe Reiſe teilweiſe — wenn auch in keinerlei offiziellen oder offiziöſen Beziehung, ſondern als Privatmann und Schriftſteller — mitmachte, ſo ſeien die Eindrücke, die ſie mir brachte, hier chronologiſch

verzeichnet. Anlaß zur Reiſe gab die von mir ſchon vor Bekanntwerden eines begleitenden politiſchen Vorganges erbetene, von Seiner Majeſtät bewilligte Erlaubnis, an Bord des „Meteor“ die Überfahrt nach Europa machen zu dürfen.

III.

Mit Prinz Heinrich über den Atlantik.

Ein Rauſchen geht um das große Schiff, leiſe „mahlt“ es ſich vorwärts, als ob die ungeheuere Geſchwindigkeit ein Kinderſpiel ſei; nur das fortwährende Zittern, das ununterbrochen ſchüttelnde Rucken deuten auf die gewaltigen Kräfte, die in ſeinem Innern arbeiten.

Über den kleinen Dampfer „Glückauf“ weg begab ſich der Prinz in Bremerhaven am 15. Februar an Bord des Lloyddampfers „Kronprinz Wilhelm“, begrüßt von dem brauſenden Hurra der harrenden Menſchenmaſſen und mit freundlicher Friſche für die vielen, vielen guten Wünſche dankend, die ihm unausgeſprochen, aber darum nicht minder deutlich mit auf den Weg gegeben wurden.

Es iſt das Volk, das Anteil an dieſer Reiſe nimmt, weil die Beziehungen zu dem großen Lande

jenſeit des großen Ozeans im Volksherzen weit engere ſind, als zu irgend einem anderen der Erde, weil es inſtinktiv den Wert der Aufrechterhaltung eines herzlichen Einvernehmens fühlt, wozu dann noch das geſchultere Verſtändnis des Anwohners der „Waſſerkante“ kommt. Und dann iſt es auch die ſympathiſche Mannhaftigkeit des Prinzen, die das Intereſſe über bloße Schauluſt hinaushebt, des Bruders des Kaiſers, der wie jeder andere Seemann von Weib und Kind fort in die Ferne zieht und als erſter Vertreter der deutſchen Kaiſerkrone ſich den Kindern und Enkeln derer, welche die Kaiſerkrone längſt im Herzen trugen, ehe ſie zur Wirklichkeit wurde, perſönlich zeigen wird.

An Bord befand ſich eine große Geſellſchaft — Deutſche, Amerikaner — fremde Auswanderer, denn der Prinz hatte ſich einen Dampfer auserſehen, der Paſſagiere führt, wie jeder andere. Zweifellos überwog bei den meiſten die Empfindung einer gewiſſen Ehre, mit an Bord eines dergeſtalt ausgezeichneten Fahrzeuges zu ſein, die Schickſale einer Seereiſe mit dem Bruder des deutſchen Kaiſers zu teilen. Sie alle zeigten daher natürliches Verlangen, möglichſt viel vom Thun und Treiben des Prinzen zu beobachten, ſoweit dieſes Verlangen innerhalb der Grenzen der Schicklichkeit lag. Die Auswandererfrauen auf dem Vorſchiff hoben ihre Kleinen auf die

Arme, damit dieſe wenigſtens von weitem einen Blick auf ihn erhaſchen konnten.

Als ich am zweiten Seetage erwachte, ſah ich an dem Meſſingringe meines runden Kammerfenſters ein ſich im Kreiſe jagendes Leuchten, und über die Kabinendecke glitt es immer eilig fort, abwechſelnd wie feines Licht- und Rauchgebilde — der Reflex des Spiels der Wellen — der Wellen im Sonnenſchein.

Southampton lag dann hinter uns; im hereingebrochenen Dunkel entſchwanden die letzten Lichter Altenglands, und wir ſteuerten auf Frankreich zu. Nur knapp vier Stunden währte die Überfahrt. Dieſe kurze Strecke zwiſchen den Kriegshäfen der Kanalanwohner läßt einen die Nervoſität verſtehen, mit der in kritiſchen Zeiten hüben und drüben die Seerüſtungen verfolgt werden. Unter Umſtänden könnte es heißen: vormittags Kriegserklärung, nachmittags Seeſchlacht, oder faſt beides zugleich, aus lauter Überſtürzung.

Der von Oſt nach Weſt ſpringende Wind ſchwoll gewaltig an und damit die See. Ein mit ca. 20 Meilen gegen ſie andampfendes Schiff arbeitet natürlich ſehr heftig; es mag auch ſein, daß die bedeutende Länge die Härte und Eigentümlichkeit der kombinierten Bewegungen mit beeinflußt; genug, ſelbſt ſonſt ſeebefahrene Leute verſchwanden oder bekamen

jenen hippokratiſchen Zug, welcher dem bekannten Ende vom Liede voranzugehen pflegt.

Naturgemäß mußten der hohe Gaſt des Schiffes und ſein Gefolge im Verkehr mit dem Bordpublikum ſich eine gewiſſe Separation auferlegen; der Prinz hatte aber die trennenden Schranken, die den Ausblick nach dem Salon von ſeinem Platze verhinderten, fortnehmen laſſen, und im Rauchſalon behielt er ſeine Ecke mitten unter den anderen Plätzen. Wo ſeine ſchlanke Geſtalt erſchien, ſchauten die Amerikaner an Bord ihr wohlwollend nach. Sie hatten es kaum erwartet, ihn ſo menſchlich natürlich und liebenswürdig zu finden, weil ſie bei einer ſo hohen Perſönlichkeit die deutſche Reſerve erſt recht ausgeprägt glaubten. Ähnlich lautete ihr Urteil über das Gefolge.*)

Wunderbar ſchön war immer der Blick vom

---

*) Es beſtand aus folgenden Herren: Vice-Admiral, Staatsſekretär v. Tirpitz, General d. Inf., General-Adjut. v. Pleſſen; Kgl. Geſandter, Vice-Admiral v. Eiſendecher; Hofmarſchall, Vice-Admiral v. Seckendorff; Kapitän z. S., Flügeladjut. v. Müller; Korvettenkapitän, Flügeladjut. v. Grumme; Stabs- und Leibarzt Dr. Reich; Kapitänleutnant, perſönl. Adjut. Schmidt v. Schwind; Kapitänleutnant v. Trotha; Kapitänleutnant u. perſönl. Adjut. v. Egidy; Hofſtaatsſekretär Hintze.

Ferner befand ſich drüben als repräſentierende Perſönlichkeit der Kommandant S. M. Y. „Hohenzollern", Contre-Admiral Graf v. Baudiſſin.

Karten- und Steuerhaus der Brücke auf die Wogen. Dies Haus ist ein mit dicken Glasscheiben versehener, geräumiger, stark geschützter Aufbau. Bei einem gegen schwere See laufenden Schnelldampfer haben Kapitän und Offiziere auch solchen Schutz nötig, da genügt die bis zur halben Manneshöhe reichende Segeltuchbekleidung der alten Brücken nicht mehr. In dem Hause lag ein Stück Glas, etwa in der Form eines Briefbeschwerers. Es war ca. 1 bis $1^1/_2$ Centimeter dick und gehörte dem Steuerbordeckfenster an. Dieses ist auf der ersten Amerikareise des „Kronprinz Wilhelm" durch den Schlag einer einzigen „grünen See" — nicht etwa durch einen mitgeschleuderten schweren Gegenstand — zertrümmert worden. Was das besagen will, kann man sich vorstellen, wenn man erfährt, daß das Fenster ungefähr 50 Fuß über der Wasseroberfläche liegt!

In diesen Tagen war der Seegang nicht ganz so wild wie damals; immerhin bot er einen grandiosen Anblick. Die langen Atlantikwellen rollten aus Nordwest heran. Von weitem und von diesem Standpunkt gesehen, erschienen sie gar nicht so bösartig. Jetzt aber kommt so eine Hügelschwellung, die übrigens hier schon das wunderbar tiefe Ozeanblau zeigt, heran; eine Menge kleiner Wellen wölben sich als Individuen auf dem breiten Rücken, flache, weiße

Flecken ſchwimmen darauf umher. Wir heben uns wie ein ſteigendes Roß, und dann ſtampfen wir ein, tief, tief! Es giebt einen gewaltigen Schlag durch das ganze Schiff, und nun ſchaue ich momentan nichts als dampfartiges Weiß; ein Waſſerbombardement ergießt ſich mit ſolcher Heftigkeit gegen die Scheibe, daß ich mich unwillkürlich ducke. Dann hebt ſich das Schiff abermals und abermals; nichts iſt zu ſehen, und Rumm! wiederholt ſich der zitternde Zuſammenprall des Koloſſes mit dem nächſten Wellenrücken. Jetzt teilt ſich der weiße Nebeldampf; blau ſchimmert die See durch; weiße, ziſchende Ströme rauſchen über die wohl hundert Fuß lange Back und ſtürzen ſich in Kaskaden auf das tiefer liegende Deck, wo es wogt und brodelt. Selbſtverſtändlich durften ſich dort vorn, wo die Brecher überkamen, keine Menſchen aufhalten. Ein Matroſe verunglückte, indem ihn die überholende Bewegung gegen die Bordwand warf und ſeinen Oberarm brach. Die Zwiſchendecker hatten ſich wie die Murmeltiere in ihre Kojen verkrochen. Es herrſchte dort das allergraueſte Elend.

Bei ſtark fallendem Barometer drehte der Wind am 20. Februar von Nordweſt nach Südweſt. Graues Regengewölk hatte den bis dahin klaren Himmel überzogen. Die See kam nun von Backbord ein und nahm durch dieſes Sichentgegenwirken von Dünung

und Windbewegung ſcheinbar einen milderen Charakter an. Dazu die wunderbare Erwärmung der Luft! Aus allen Ecken des ruhiger liegenden Schiffes krochen Geſtalten hervor, wie Maikäfer beim Abendfluge. Die Mienen lächelten und ihr herausfordernder Ausdruck ſagte: „Pah, Seekrankheit! — Man hat einen wirklichen Sturm erlebt und war nicht ſeekrank!“

Die wenigſten aber ahnten, daß es an dieſem wärmeren Tage weit gefährlicher geweſen, als zuvor! Die Gefährlichkeit beruhte in der völligen Unſichtigkeit bei heftigen Regenböen von vielleicht 9—10 Windſtärken. Man hätte denn doch einmal an irgend einen Ozeankollegen geraten können!

Wir hatten zeitweilig nicht mehr als 16 bis 17 Meilen per Stunde laufen können, im Durchſchnitt freilich über 20. Die Erſcheinung der grauweißen Wand, die bei Sonnenuntergang zu Lee ſich geſpenſtiſch rötlich färbte, und der überkommenden Sturzwellen mit ihren ſtäubenden Schleierwolken wirkte wieder und wieder wunderbar großartig. Wir nahmen einige mächtige Seen aufs Vorſchiff; war uns zuerſt ein Stück des Steuerbordgeländers der Back fortgeſchlagen, ſo verſchwand tags darauf das zu Backbord.

Im ſtrahlenden, lächelnden Salon merkte man

wenig von dieſer ernſten Sprache da draußen. An einem Mittage hatte der Prinz zwei Herren Armour zur Tafel gezogen, die der bekannten Chicagoer Familie Armour angehören. — Herr Kapellmeiſter Wöhlbier und ſeine Muſiker von der II. Matroſendiviſion konzertierten ſtets tapfer trotz allen Ungemachs. — Neuchlings arbeitete eine Anzahl amerikaniſcher Preßherren an Bord, deren Beruf mancher Harmloſe erſt viel zu ſpät erkannte. — Der Prinz kam den Wünſchen ſämtlicher Zeichner und Photographen mit unermüdlicher Liebenswürdigkeit entgegen. — Im Zimmer des Marconi-Apparats blitzte und funkelte es beim Paſſieren unſichtbarer Dampfer und bei größerer Küſtennähe. Der Apparat hatte eine Havarie erlitten, vermittelte aber angeblich noch auf ca. 90 Seemeilen.

Merkwürdig, was ſolch ein Schnelldampfer aushalten muß und kann! Die Wellenſchläge gegen ſeinen Bauch dröhnten zeitweilig wie unterſeeiſche Minen-Exploſionen. Die Hoffnung, rechtzeitig in New-York anzulangen, ward ſchon ſeit Tagen aufgegeben. Das Schauſpiel, das die wilde See in der Nacht zum 21. Februar, teils vom hellen Mondlicht übergoſſen, teils von dem Schatten der fliegenden Wolken verdunkelt, bot, war beſonders hinreißend. Wieder und wieder fuhren die gewaltigen Schläge

durch das zitternde Schiff und ſchreckten die Schläfer empor. Auch am 21. wehte es ganz böſe; der Sprühregen peitſchte faſt ununterbrochen bis über die Schornſteine.

Der Prinz befand ſich als Frühaufſteher ſchon ſehr zeitig auf der Brücke; ſelten begab er ſich, von den Mahlzeiten und ſachlichen Inſpektionen abgeſehen, in die unteren Räume.

Am 22. Februar trat abermals ein vollſtändiger Szenenwechſel ein! Der Wind war nach Nordoſt herumgegangen und trieb jetzt, unſere Fahrt befördernd, die Wellen höher und höher hinter uns her. Das Schiff wechſelte ſeine Gangart; es ſchlingerte und ſchlingerte, wie es eben beim „Vor dem Wind Laufen“ allgemeine Sitte aller Schiffe iſt. Unſer Kapitän Richter hatte ein trauriges Geſicht gemacht über die unerwartete Verzögerung der Ankunft in New-York, an der er aber nicht die geringſte Schuld trug. Im Gegenteil, er fuhr, daß es eine Freude war! Wenige andere Fahrzeuge würden dem „Kronprinz“ dies nachgemacht haben. Der enorme Widerſtand, den ſeine Verbände beim Gegenandampfen zu erdulden hatten, iſt wohl das Stärkſte, was ſolchem Fahrzeuge zugemutet werden darf. Sir Charles Cuſt, ein Adjutant des Prinzen von Wales und erfahrener Seemann, der ſich als Paſſagier an

Bord befand, sowie viele sachkundige Amerikaner äußerten sich voller Bewunderung über diese Leistung, und auch der Prinz nahm wiederholt Anlaß, seine auf langjähriger Fachkenntnis beruhende außerordentliche Anerkennung über das Schiff und dessen Führung auszusprechen. Übrigens hatte der „Kronprinz" vor Antritt dieser Reise eine besondere Verbandverstärkung bekommen. Das glänzende Resultat war, daß wir die früher als wir von England nach New-York abgegangenen Schnelldampfer überholten.

Am 22. feierten die Amerikaner ihren Nationalfeiertag, „Washingtons Geburtstag".

Der Prinz nahm an diesem Tage die Maschine nebst Feuerungsanlagen bis in die tiefsten, heißesten Winkel in Augenschein. Auch hier erblickten zur Begleitung aufgeforderte Amerikaner Anlaß zu rückhaltloser Anerkennung des vorzüglichen Werkes des Stettiner Vulkans.

Abends fanden Abschiedsdiner und Konzert statt. Durch die Schelmerei Neptuns ward letzteres zum fidelsten Konzert, das man sich denken kann. Das Klavier bekam fortwährend Umsturzanfälle; von den Notenpulten gar nicht zu reden. Einmal rollte der Klavierspieler glatt in das Orchester hinein, wo er, den Bassisten und mehrere Violinisten mit sich reißend, längere Zeit spurlos verschwand. Dirigent und

Orcheſter rangen unausgeſetzt um ihre Exiſtenz, und die geſchätzte Sängerin wurde mehrmals verſchlagen und konnte vor Lachen, in das das Publikum einſtimmte, kaum weiter ſingen. Schließlich aber nahm der ſcherzhafte alte Meergott ſich etwas zuſammen, und der Ernſt der wirklich höchſt anſprechenden Aufführung machte ſich geltend.

Der Prinz wohnte dem ganzen Verlaufe des Konzertes bei; er hatte eine Anzahl von Programmen mit ſeiner Handſchrift verſehen, die bis zu 300 Mark das Stück von einem der amerikaniſchen Herren zum Beſten der Seemanns-Witwen- und Waiſenkaſſe des Norddeutſchen Lloyd und für die Geſellſchaft zur Rettung Schiffbrüchiger verauktioniert und meiſt von den Amerikanern erworben wurden.

Und draußen fegte der Schneeſturm noch in der letzten Nacht voll wütenden Ungeſtüms hinter dem Schiffe her.

Einige Bemerkungen aus dem dienſtlichen Bericht über die Überfahrt des „Kronprinz Wilhelm“, der teilweiſe im Maiheft der Fachſchrift „Marine-Rundſchau“ Veröffentlichung fand, dürften auch weitere Kreiſe intereſſieren. Es heißt da: „Der Kapitän, das Offizier- und Ingenieurkorps machen einen tadelloſen Eindruck, das Unterperſonal iſt ſauber und aufmerſam, der Dienſtbetrieb in allen Teilen des Schiffes, auf

der Kommandobrücke, im Maſchinen- und Heizerraum und in den Wohnräumen der Paſſagiere iſt ruhig, ſicher und zuverläſſig; die Einwirkung unſeres Wehrſyſtems gerade hierauf unverkennbar, ein Vorteil unſerer Dampferlinien anderen Staaten gegenüber, den auf Jahrzehnte hinaus ſelbſt ſehr überlegene Geldmittel kaum ausgleichen können".

„Nur leichter Rauch entweicht den Schornſteinen, obgleich die Keſſel in 24 Stunden 540 Tonnen Kohlen zur Verbrennung bringen. Der „Kronprinz Wilhelm" iſt ein außerordentlich gutes Seeſchiff. Bei der Länge des Schiffes ſtets auf ungefähr drei Seen liegend, hat er verhältnismäßig ruhige Bewegungen, während das noch mit über 20 Seemeilen laufende Schiff mit ſeinem hohen Vorſchiff die anrollende Dünung durchbricht. Nur, wenn die hohllaufende See unter den frei werdenden Bug ſchlägt, macht der Anprall den Dampfer in allen Verbänden erzittern und läßt das Gefühl aufkommen, daß in der Feſtigkeit des Materials auch hier der Leiſtung des Schiffes eine Grenze gezogen iſt. Ein dicker Regen von Schaum und Giſcht der brandenden See ſtürzt über Vorſchiff, Kommandobrücke und Steuerhaus hernieder. Auf der hohen Brücke, im gedichteten Steuerhaus ſtehend, verliert man faſt das Gefühl für die Höhe der See, und nur, wenn ſchwer gegenan arbeitende Dampfer ſpielend geholt

und passiert werden, läßt der Vergleich ein richtiges Urteil aufkommen."

„Die Navigierung eines solchen Schnelldampfers, besonders auf dieser Strecke, bietet ein ganz ungewohntes Bild. Wir Seeoffiziere von der älteren Schule waren gewohnt, Minimum und Sturm über uns hinweglaufen zu lassen (durch Beidrehen und langsames Treiben auf der Stelle). Der „Kronprinz Wilhelm" dagegen geht, unbekümmert um Wetter- und Barometerstand, durch das Sturmgebiet mit mehr oder weniger großer Geschwindigkeit hindurch, so daß, wenn man das Sturmgebiet eines Minimums auf 200 bis 300 Seemeilen schätzt, man beinahe vorher sagen kann, wann man hinaus sein wird. Freilich giebt es im Monat Februar eine reichliche Zahl von Sturmminima im Nord-Atlantik, so daß wir die Genugthuung hatten, in 24 Stunden zwei verschiedene Stürme zu erleben."

„Der Moment, in dem die Fahrt weiter herabgemindert werden muß, ist durch das Gefühl ganz deutlich zu erkennen, durch harte Stöße, die das Schiff recht unter der Kommandobrücke dann empfängt. Bei der letzten Reise des „Kronprinz Wilhelm" wurde der Peilkompaß auf dem Kommandohaus bei einem solchen Stoß herausgeschleudert. Oft genügt die Herabminderung der Umdrehungen (der Schraubenwelle) um eine ganz geringe Zahl, um die Bewegung des

Schiffes wieder normal zu machen. Es muß hierbei die Geſchwindigkeit des Schiffes in eine gewiſſe Übereinſtimmung mit der Wellenlänge gebracht werden.“ „Der Marconi-Apparat hatte (22. nachts) für kurze Zeit, vielleicht 20 bis 30 Seemeilen Entfernung, mit dem Feuerſchiff (Nantucket-Feuerſchiff), welches ſelbſt nicht geſichtet wurde, Verbindung; das Abgeben von Telegrammen wurde jedoch bald durch dazwiſchenfallende Signalzeichen eines anderen Dampfers unmöglich gemacht.“

IV.

Während der Prinzentage in Amerika.

1. Die Ankunft.

Um Beschreibungen ist es ein eigen Ding! Selten verschaffen sie dem Leser eine zutreffende Vorstellung. Wie viele Beschreibungen von New-York hatte ich gelesen oder gehört, und nun wirkte das Stadtbild so ganz anders, als ich mir es ausgemalt! Ich habe manche Städte auf Erden geschaut, ich entsinne mich aber kaum einer einzigen, die einen so gewaltigen Eindruck auf mich gemacht hätte.

Bei der Einfahrt, als wir bei schneidendem Winde, aber herrlich strahlender Himmelsbläue an der schneebedeckten, von Randeis umstarrten, langen Zunge Sandy Hooks vorbeisteuerten, mutete es an, als ob man sibirisches Gestade vor sich hätte. Die Schneekleidung ließ dies nordische Gepräge auch weiterhin haften. Wie endlich die Höhenzüge von

Staten-Island zur Linken emporwuchsen, sah ich, überrascht durch den hohen landschaftlichen Reiz, im Geiste die stattliche Küstenlehne Zoppots im Wintergewande vor mir. So bergig hatte ich mir die New-Yorker Umrahmung nicht vorgestellt. Wie schön müßte es sich hier wohnen, wo statt der Ostsee, deren Kraft der minder mit ihr Vertraute allerdings häufig unterschätzt, der königliche Okeanos seine mächtigen Schwellungen heranwälzt! Wie ich später hörte, ist aber die Moskitoplage auf diesen Bai-Inseln groß, und unmalerische Arbeiteransiedlungen haben immer mehr die Villen der Besitzenden verdrängt. An der engen Einfahrt in das stolze Mündungsbecken des Hudson, den „Narrows", reden hüben und drüben die Festungswerke eine drohende Sprache. Die Zeiten sind vorbei, wo ihre Forcierung keine ungewöhnlichen Schwierigkeiten geboten haben würde. Heute wölkt sich ihr Pulverrauch gleichsam wie ein liebenswürdiges Lächeln, dem Admiral Evans' Schiffe in der nämlichen verbindlichen Weise sich anschließen. Ich bin der „Olympia" vor Manila begegnet und konnte mich einer leisen humoristischen Regung über den Wechsel irdischer Dinge nicht enthalten.

Während die Passagiere des „Kronprinz Wilhelm" im Zwiespalt unruhiger Ausschiffungs-Stimmung und gehobener Schaulust an diese oder jene Bordseite mit

ihren Siebensachen zogen, entfaltete sich auf der Brücke in strenger Absperrung die goldglitzernde Pracht der Uniformen. Der historische Akt begann, und als Admiral Evans, ein untersetzter Herr mit glattrasierten, energischen Zügen, dem später als dem beliebten „fighting Bob" jubelnde Cheers der versammelten Massen zu teil wurden, das Schiff betrat, ward der Eindruck, daß man einem ungewöhnlichen Ereignisse beiwohne, noch wesentlich verstärkt. Die Heiterkeit kam dabei nicht zu kurz. Für diese sorgten die zahlreichen „tugs" — Zeitungs-, Passagier- und Schleppdampfer aller Art, die, den Goliath umschwärmend, ein immer nervenerschütternderes Jubel-Tuten und -Kreischen ihrer Dampfpfeifen losließen. Es war ein wahrer Hexensabbath von Tönen, in denen einige der Dämpflinge nicht genug schwelgen konnten. Zwischendurch orgelten auch wir dann unsere Baßlaute, welche in das Geschrei der Kleinen mit Würde und Gewalt wie eine warnende Vaterstimme hineindröhnten.

Ich werde den Eindruck nicht vergessen, den sowohl die erhobenen Armes uns begrüßende, sanftleuchtend aus dem Fernnebel auftauchende Freiheitsgöttin, als auch die ersten, noch verschwommenen, trutzigen Riesenzinnen der „skyscraper" — die Wohntürme der Stadt — in mir erweckten. Gleich

den Pfandhäuſern einer chineſiſchen Großſtadt, nur zahlreicher und unvergleichlich gewaltiger, reckten ſie ſich über das niedere „Kroppzeug“ des kleinen Häuſergewimmels empor. Im übrigen kann die Waſſerſeite der City keinen Anſpruch auf hohe Schönheit machen; gegen das durch die Patina der Kirchturm-Pyramiden verſchönte Hamburger Hafenbild würde ſie weit zurücktreten, falls man die Fernſichten, mit den Höhenzügen und der Brooklyner Brücke, nebſt der von hohen Dampfſähren und Segelſchiffen belebten breiten Waſſerfläche davor nicht für großartiger halten will. Schuppen an Schuppen, Lagerplätze und eingeſchachtelte Landungsbrücken reihen ſich aneinander, und da heute Sonntag war, ſo fehlte die Staffage der Arbeiterſcharen. Schier unanſehnlich, trotz allen Flaggenſchmucks, blinkte die weiße „Hohenzollern“ aus einem Eckchen neben der mächtigen Landungshalle des Lloyd zu uns herüber. Weiter hinten ſahen wir die gedrängte Menge in den Straßen; auch direkt am Waſſer hatte ſie, wo die verhältnismäßig wenigen Zugänge dies geſtatteten, Aufſtellung genommen. Die Begrüßungen, wohl vielfach von eifrigen Landsleuten, waren lebhaft; amerikaniſche Cheers tönten hinein. Am Lande und auf den Dampfern rackerten ſich ganze Scharen von Photographen mit ihren Apparaten ab.

Mit Hilfe von einem Dutzend Schleppern wurde der „Kronprinz“ auf der der „Hohenzollern“ gegenüberliegenden Schuppenseite, am Fuße der westlichen 24. Straße, festgemacht; es war ein zeitraubendes, umständliches Manöver. Das Seemannsherz des Prinzen zeigte sich trotz allem, was sonst auf ihn eindrang, auch daran interessiert. Die Lloydarbeiter transportierten die schweren Trossen mit doppeltem Eifer; ihre plattdeutsche Unterhaltung wirkte hier im amerikanischen Hafen wie eine behagliche Überraschung. Wir guckten tief zu ihnen hinab und über das Dach der Halle weg. Die Mastspitzen der „Hohenzollern“ drüben schienen nicht gar so viel höher als unser Standpunkt zu ragen. Die Treppe, auf der der Prinz das Schiff verließ, führte zunächst wie eine Brücke hoch oben in die Halle.

Die New-Yorker Blätter, die ihre Spalten nur mit Abbildungen und Nachrichten über den deutschen Besuch füllten, schilderten mit besonderer Wärme den Eindruck, den der Prinz bei diesem ersten Betreten des Landes gemacht. Während alsdann auf der „Hohenzollern“ der glänzende militärische Empfang und die Repräsentantenbesuche sich abspielten, hatten wir arme Passagiere die harte Prüfung durch die amerikanischen Zöllner über uns ergehen zu lassen. Endlich gelangten wir in die New-Yorker Straßen

hinein, die zunächſt, zumal die Spuren des jüngſten „Blizzard", rieſige, ſchmutzige Schneehaufen und entſprechende Schlammpfützen, nicht rechtzeitig zu tilgen geweſen waren, nicht übermäßig anmutig wirkten.

Der drahtloſen Telegraphenſtation von Nantucket hatte Prinz Heinrich die Ankündigung ſeiner Ankunft an den Präſidenten übermittelt. Er erhielt an Bord der „Hohenzollern" folgende Antwort aus Waſhington:

„Accept my heartiest greetings on your safe arrival. I thank you for the message.

In the name of the American people I welcome you and I look forward to meeting you personally to morrow.

Theodore Roosevelt."

2. Der Stapellauf des „Meteor".

An jenem trüben 25. Februar, als die elegante Präſidententochter, mit dem Strauß von roten American Beauty-Roſen in der Hand, das Meteorband um den Arm, lächelnd neben der vornehmen Geſtalt des Prinzen Heinrich auf der Taufkribüne ſtand, hoffte man, daß es ein herrliches Fahrzeug ſein würde, welches von Shooters Island in die New-Yorker Bai gleiten ſollte, aber man wußte es noch nicht.

Ein Akt der Energie leitete ſeinen erſten Schritt ein. Ich ſehe das blaſſe Mädchen im dunkelblauen Sammetkleid, mit dem großen Federhut auf dem feinen Kopf, und die Schultern umrahmt von koſtbarer, ſchwarzer Pelzboa, noch immer vor mir, wie es mit dem hellen Ruf: „In the name of the German Emperor I christen thee „Meteor“!“ mit beiden Armen die ſilbergegürtete Taufflaſche hoch über das Haupt ſchwang, und wie dieſe dann krachend gegen den Bug ſplitterte und der Schaum des Moët Chandon weiß aus ihr hinabfloß. Moët Chandon war es und nicht Rheingold, wie es beabſichtigt geweſen. Die amerikaniſche Preſſe hat ſich ernſtlich um dieſe Feſtſtellung bemüht, und der Weinagent, der die Eskamotage zu ſtande gebracht, wird ſich ob der Reklame, die er, ſeiner Meinung nach, für ſein Haus erzielte, fröhlich die Hände gerieben haben.

Das energiſche, zeitweilig faſt derbhumoriſtiſche Weſen des Präſidenten, deſſen Erſcheinung äußerlich durch robuſte Figur, hinter den Gläſern klugblickende Augen und bürgerlichen Schnurrbart charakteriſiert iſt, erregt lebhafte Sympathie, ganz beſonders aber that es mir die feine, angenehme Erſcheinung der Frau Präſidentin an.

Anmutig glitt das Fahrzeug in ſein Element. Rollender Geſchützdonner, rauſchende Militärmuſik,

tauſendfaches Hurräh und Hurra, Dampfſchiffpfeifengetöſe begrüßten es. In ſolcher Zeugenſchaft — das Oberhaupt eines der mächtigſten Länder der Erde, der thronentſproſſene Abgeſandte eines anderen, hohe ſtaatliche Funktionäre, eine glänzende Marine- und Militär-Vertretung, eine auserleſen vornehme Geſellſchaft von Damen und Herren aus dem ganzen Rieſenſtaate und eine nach Tauſenden zählende, ſich freudig beteiligende Menge — ſo ehrenvoll iſt wohl noch niemals ein ſo winziges Schiffchen auf der Welt getauft worden!

Der amerikaniſche wie der deutſche Yachtſport wird ſich gleicherweiſe darüber gefreut haben, obwohl er wußte, daß die Größe der Ehrung nicht zuvörderſt ihm galt, ſondern einem weittragenden, internationalen Vorgange.

„Let us give three cheers for the German Emperor. Hip, hip, hurrah!“ rief der Präſident der Union mit mächtiger Stimme. Der Prinz aber konnte ſeinem kaiſerlichen Bruder telegraphieren:

„Yacht ſoeben bei glänzendſter Beteiligung durch Miß Rooſevelts Hand getauft. Vom Stapel ſchönes Schiff. Große Begeiſterung. Gratuliere Dir von Herzen.“

Hatte Miß Alice noch im Tone unbefangener Geſellſchaftsform an den Kaiſer depeſchiert:

„The Meteor has been successfully launched. I congratulate you and thank you for your courtesy to me and send you my best wishes“, hatte der Prinz in ähnlichem Tone vorgeſchlagen:

„I offer three cheers for the young lady, who has had the honor of launching the „Meteor“,“ und hatte endlich der Präſident, unter lebhaftem Widerhall in der vielköpfigen Verſammlung, jene Tonart verſtärkend, gerufen:

„I ask three cheers for the guest, who has already won our hearts, Henry of Prussia!“ Indem er in Kenntnis ſeiner Amerikaner, um toſende Hurras noch mehr zu entfeſſeln, derbgemütlich hinzufügte: „Now, a good one!“ — ſo drang der wahre Tenor des hiſtoriſchen Geſchehniſſes erſt an unſer Ohr bei dem offiziellen Ausklange auf der „Hohenzollern“, als der Prinz, auf engliſch, den Trinkſpruch ausbrachte:

„Herr Rooſevelt! Sie ſind hier an Bord als Gaſt des Deutſchen Kaiſers, und ich glaube, daß dies das erſte Mal iſt, daß ein Präſident der Vereinigten Staaten je an Bord eines Schiffes des Kaiſers geweſen iſt. Wolle Gott, daß es nicht das letzte Mal ſein möge! Ich möchte Ihnen herzlich für den Empfang danken, den ich ſeit dem erſten Tage, an dem ich gelandet bin, bis zu dieſem Augenblick

gefunden habe. Es ist mein aufrichtiger, gewisser Eindruck, daß ein starkes Gefühl persönlicher Freundschaft zwischen uns ersteht. Möge es sich ausdehnen zum Heile unserer zwei großen Nationen."

Präsident Roosevelt (der auch stets englisch sprach) erhob sich sofort und antwortete: „Ich möchte meinen herzlichen Dank für die gütigen Worte ausdrücken, die Ew. Königliche Hoheit mir gewidmet haben. Ich möchte Ihnen zu wissen thun — das ist kein leeres Kompliment — daß Ew. Königliche Hoheit bereits einen aufrichtigen Platz in unserer Zuneigung und unserem Wohlwollen gewonnen haben. Wir würdigen es in hohem Maße, daß der Deutsche Kaiser Sie zu dem amerikanischen Volke entsandt hat, und ich danke Ihnen persönlich und auch dafür, was natürlich von viel höherer Wichtigkeit ist, daß Sie den Schritt unternommen haben, der naturgemäß die beiden großen Nationen enger aneinanderknüpfen muß, deren Freundschaft soviel für die zukünftige Wohlfahrt der ganzen Welt bedeutet. Um schließlich einen persönlichen Wunsch von mir auszudrücken, so ist es der, daß ich mit großer Freude dem Tage entgegensehe, an dem ich als Gast bei Ihnen in Ihrer Eigenschaft als Admiral an Bord eines Ihrer Schlachtschiffe sein werde."

Später erhob der Prinz, wie ein Ohrenzeuge mitteilt, sein Glas nochmals, indem er sich in

chevaleresk verbindlicher Art an Miß Alice Rooſevelt wandte, dankte dieſer vor allem für die „wahrhaft reizende Art", mit der ſie die Taufe des „Meteor" vollzogen habe. „Wir Seeleute", ſagte der Prinz, „ſollen ein wenig abergläubiſch ſein" — dann zu Evans ſich wendend, ſchaltete er ein: „Ich glaube, Evans, wir ſind es nicht" und fuhr dann fort: „Wie dem auch ſei, dieſem Fahrzeug iſt eine beſonders glückliche Laufbahn ſchon um deswillen beſchieden, weil es von Künſtlerhand erbaut (hierbei wandte ſich der Prinz Herrn Cary Smith zu), und weil es bei ſeinem erſten Erſcheinen auf dem Waſſer mit dem Namen einer Dame verknüpft iſt. Sind wir Seeleute doch auch gewohnt, von unſerem Schiff als von „ihr" zu ſprechen, und halten und behandeln wir unſere Schiffe wie unſere Frauen. Ich trinke auf die Geſundheit von Miß Alice."

Uns Deutſchen gefiel bei dem Stapellaufe die amerikaniſche Art ſehr gut, dieſe völlige Natürlichkeit, die nichts prätendiert und ſich doch nichts vergiebt. Das Verhalten Fräulein Rooſevelts bei der für ſie doch etwas aufregenden Ceremonie war darin muſterhaft. Selbſt kleine Extravaganzen amüſierten eher, als daß ſie ſtörten; ſo ſah ich eine der Damen auf der Taufkanzel aufs ungenierteſte mit einem mächtigen „Kodak" arbeiten und eine andere, die, ſich umdrehend,

einigen hinter ihr stehenden Freundinnen vergnügt ihr Zünglein ausstreckte.

Einzelne amerikanische Blätter hatten sich über die „Frage" aufgeregt, welche Flagge der „Meteor" zunächst führen würde. Die Zeitungen erklärten ihn einstweilen noch für ein amerikanisches Schiff und fühlten sich hochbefriedigt, als sie nach Ablauf die deutsche Flagge vorn, aber das Sternenbanner an entscheidender Stelle über dem Heck flattern sahen. —

Übrigens befand sich, wie ich später in England bemerkte, unter dem Namen „Meteor" am Heck die Heimatsaufschrift „New-York".

Neben dem „Meteor" lag die gleichfalls von Cary Smith und Barbey konstruierte Yacht „Shenandoah" auf dem Stapel.

Ich muß gestehen, so sehr ich die schönen Linien des schlanken weißen „Meteor" bewunderte, der recht lustig in der bunten Gala über seinem rasch improvisierten Flaggenmastchen aussah, so sagte ich mir doch gleich, daß Seestiefel, Gummirock und Südwester die erforderlichste Ozean-Toilette auf ihm sein müsse. Ich erwarb mir diese Gegenstände in New-York und fand den Kauf nach unseren Begriffen billig, was einem in Amerika just nicht oft passiert.

3. New-Yorker, Bostoner und Philadelphia-Tage.

Einer der bedeutendsten einleitenden Vorgänge war das Bankett, das die „Captains of Industrie", die „regierenden" Spitzen des amerikanischen Groß-kapitals, unter den Auspizien Pierpont Morgans dem Prinzen gaben. Wir dürfen uns daran erinnern, daß zur Zeit auch diejenigen deutschen Männer auf amerikanischem Boden weilten, in deren Händen zumal das künftige Schicksal von Deutschlands kommerzieller Bedeutung zur See ruhte, die Leiter des Norddeutschen Lloyd und der Hamburg-Amerika-Linie, und daß sich gerade in diesen Tagen Abmachungen mit dem riesigsten Schiffahrt-Trust abspielten, den die Welt je gesehen, und die vielleicht für den Gang des kommenden Weltverkehrs in allen Hauptmeeren der Erde entscheidende Dispositionen enthalten. Hoffen wir, daß aus diesem schweren Gewölk nur ein befruchtender Regen für das deutsche Vaterland fallen wird!

Die Ereignisse drängten sich und veralteten im nächsten Moment. Die ernst-freundliche, würdevolle Haltung des Prinzen übte fortdauernd ihren Einfluß aus. Besonders häufig ward auf die Art, wie er sich gab, das Wort „democratic" angewendet, sicher die größte Schmeichelei im amerikanischen Munde.

Das Herz der Damen hatte er nicht minder gewonnen; immer wieder hörte man von diesen den Ausruf: What a handsome man he is! Überall, wo er durch die Straßen fuhr, rannten die Leute zusammen und hinterher. Die Haltung des Publikums war in allen Kreisen stets hocherfreulich, so auch in der Festvorstellung des Großen Opernhauses. Auf dem weißseidenen Baldachin der improvisierten Mittelloge des über dem Parkett gelegenen „Parterres" prangte eine Art Kreuzknopf, keine Krone. In den Parterrelogen saßen die Millionäre und Milliardäre New-Yorks; alle solche Logen sind in festen Händen und an der Thür mit Namenschildern versehen. Es wurde erzählt, ein deutscher Rheder habe die für diesen Abend zu 6000 Mk. zur Verfügung stehende Loge der abwesenden Mrs. G.... mieten wollen. Mrs. G.... aber habe sich ein Vergnügen daraus gemacht, dem Herrn die Loge gratis zu überlassen. Ich genoß die Annehmlichkeit, durch die Freundlichkeit eines deutschen Herrn in eine der Logen eingeführt zu werden; neben uns saßen Vanderbilts. Gegenüber saßen gleichfalls Vanderbilts, dort fiel auch eine junge Mrs. Belmont durch einen geradezu fabelhaft kostbaren Halsschmuck aus großen farbigen Edelsteinen auf. In einer Ecke saß Miß Mackey, eine der bekannten Schönheiten New-Yorks. Ich habe zuvor nicht annähernd eine

ſolche Pracht von Diamantdiademen, Kronen, Brillant-halsbändern, Perlen und Spitzen geſehen, wie an dieſem Abend. Daß Damenkleider „Gedichte“ ſein können, kam mir jetzt eigentlich erſt zum Bewußtſein, namentlich was die mit vollendetem Geſchmack ausgeführten Stickereien und die Ornamentierungen in mattem Silber anbetrifft. Ähnlich wirkte die Pracht der Blumendekorationen des Hauſes. Der Rieſenvorhang beſtand ganz aus dunkelgrünem Smilax, durchleuchtet von hellgrünen elektriſchen Lichtern.

Wer die Dinge hier in nüchterner Abſchätzung verfolgte, der ſah, daß die Amerikaner ſelbſt die nicht am mindeſten Erſtaunten über die Wirkung des deutſchen Beſuches waren. Es ſchien in ihren eigenen Kreiſen weit mehr latente Sympathie für uns vorhanden geweſen zu ſein, als ſie es ſelbſt angenommen, und dieſe latente Sympathie wurde durch die geſchickte Annäherung, die nicht durch Entſendung von Kriegsſchiffen begleitet ward, ſowie durch die Perſönlichkeit des deutſchen Abgeſandten wie eine Art Dornröschen geweckt. Das zweite, nicht minder bedeutſame Ereignis beſtand in der lebhaften Erregung, in die alle deutſch-amerikaniſchen Elemente verſetzt worden waren. Namentlich die Fülle von Anhänglichkeit des Deutſchtums, die ſodann durch die Reiſe nach

dem Westen offenbar ward, ist eine Erscheinung, die sicherlich nicht nur den Prinzen erfreuen, sondern jeden guten Deutschen im alten Vaterlande rühren und beglücken mußte. Es ist keine leere Sensation gewesen, es war ein wundervoller, kaum erwarteter Akkord. Es brauste uns etwas wie der Donnerhall der „Wacht am Rhein" daraus entgegen! Wir hatten uns schon längst an den schmerzlichen Gedanken gewöhnt, „die drüben" seien uns auf ewig verloren, und nun erkannten wir, daß dem doch nicht so ganz gewesen, daß die alten, vertrauten Gefühle zäher fortgewirkt haben, als wir es geahnt, und für die Zukunft die freudige Hoffnung auf die starke Entwickelung des zu Tage getretenen Stromes vorhanden ist! Selbstverständlich werden damit die etwa rivalisierenden Interessenkämpfe zwischen hüben und drüben nicht aufhören; allein eine neue Garantie ist geschaffen worden, daß der Wunsch, in letzter Linie eine brüderliche Verständigung einer mörderischen Zwietracht vorzuziehen, eine Lebendigkeit erlangt hat, die selbst mit den raffiniertesten Mitteln der Gegnerschaft nicht leicht mehr zu ertöten sein dürfte.

Zu den weiter erfreulichen Dingen gehörte, was unter dem Lächeln schöner Frauen, unter dem Schmunzeln der Journalisten und vieler ehrlicher Begeisterung in dem blumengeschmückten Riesensaale des

Hotels Waldorf-Astoria vorgegangen. Das gigantische Preß-Bankett, eines der wichtigsten, gleichzeitig allerdings auch widerspruchvollsten der Vorgänge. Es spiegelte die ganze nervöse Launenhaftigkeit, die dem Wesen der Presse, und zwar hier noch weit mehr als bei uns, anhaftet, wieder. Nirgends zerflatterten die Folgen leichter, nirgends aber hafteten sie auch mehr. In Summa darf man das Zustandekommen dieses eigenartigen Banketts als ein bleibendes Verdienst des Herrn Ridders, des amerikanischen Eigentümers der deutsch gedruckten, aber politisch doch ganz amerikanisch fühlenden „New-Yorker Staatszeitung" anerkennen. Nicht alle erschienen, die gerufen waren; nicht alle Erschienenen gehörten dem berufenen Kreise an; allein der bleibende Rest dieses Vorganges war dennoch eine gute That für die gute Sache der Verständigung. Folgende Worte der zu den aus allen Teilen der Union herbeigeströmten Newspapermen gesprochenen Rede des Prinzen mögen hier verzeichnet sein:

„His Majesty the Emperor has minutely studied the recent and rapid development of the United States, and His Majesty is well aware of the fact that yours is a fast moving nation. His sending me to this country may therefore be looked upon as an act of friendship

and courtesy, with the one desire of promoting friendlier relations between Germany and the United States. Should you be willing to grasp a proffered hand you will find such a one on the other side of the Atlantic Ocean.“

Ein anderer Höhepunkt der Geſchehniſſe iſt in Boſton, der Metropole amerikaniſcher Geiſtesbildung, erzielt worden. Mir war es der ſtärkſte Eindruck der Prinzenreiſe, ſoweit ich ſie verfolgen konnte, als dieſe „kommenden Leute“ Amerikas, dieſe jungen Studenten ihr Harvard Yell dem deutſchen Fürſtenſohne in deutſchfreundlicher Geſtaltung entgegenriefen: „Rah, rah, rah, rah, rah, rah, Harvard, Harvard, Harvard, Emperor William, Emperor William, Emperor William!“ Und dann zuvor das vom Prinzen vorgeſchlagene Cheer auf den berühmten Harvardbürger Theodore Rooſevelt! Es war wirklich ein Genuß, dieſes Tauſend von Kehlen brüllen, ja quaken zu hören, als ob ein Rieſenfroſchteich ſein ganzes Stimmmaterial entfeſſele. Durch die muſikaliſche Disziplin, in welcher die ſonderbaren, vom Studenten Frantz mittels einer Flagge dirigierten Töne ſich uniſono erhoben, rhythmiſch anſchwollen und kurz abſchnitten, und die an ein exaktes Salamanderreiben erinnerte, obwohl es etwas äußerlich ſehr davon Verſchiedenes war, wurde das Häßliche

in etwas geradezu Fortreißendes verkehrt. Man muß dieſe Luſt und Freude am Brüllen und am Zweck des Brüllens, dieſe geſchwollenen Halsadern, dieſe begeiſterten Geſichter und blitzenden Augen ſelbſt geſehen haben, um ſowohl die Aufrichtigkeit der Demonſtration, wie die Wirkung auf den Zuhörer völlig zu verſtehen. So erklärt es ſich auch, wenn der Prinz ſcherzend bemerkte, was ihn am meiſten zu den jungen Leuten Amerikas hinzöge, wäre, daß ſie im ſtande ſeien, alle auf einmal einen ſo herzhaften Lärm zu machen. Dieſer unmittelbare Kontakt zwiſchen dem Sproſſen einer Dynaſtie und den jungen Republikanern war ein ganz beiſpielloſer Vorgang, dem man allenfalls den Begeiſterungsausbruch Pariſer Studenten beim Beſuch des Zaren in Paris vergleichen könnte; aber damals handelte es ſich um einen zugeſpitzten politiſchen Vorgang, und die Harvard juniors ſind Elemente, die ſich weniger durch Impreſſion fortreißen und weniger zum Wechſeln des Ziels, für das ſie ſich einmal erwärmt haben, bewegen laſſen, als ihre romaniſchen Kollegen. Gerade, weil jeder äußere Schmuck bis auf eine amerikaniſche und deutſche Flagge fortgefallen war, weil alles ſeinen Gang ging wie ſonſt, und weil die jungen Leute ſich zuvor mit einer ungeheuren Ungeniertheit benommen, Cigaretten geraucht und im

Chor „Under the Double Eagle“ und „Ach, Du lieber Auguſtin“ gepfiffen hatten, fiel jede unwahre Effekthaſcherei fort, und die warmen Worte der geiſtigen Verpflichtung gegen Deutſchland, die von Amerikanern deutſch geſungene „Wacht am Rhein“, der Vortrag des jungen Poeten der Harvard Union R. M. Green erzielten eine um ſo größere Wirkung. Der junge Green ſprach:

„Hail to thee, Mother of Nations,
Breeder of stalwart men!
Hail to the prince thou sendest
To greet our people again!
We lay claim as thy children,
Cradled by thy strong hand,
From the day when our sires went over the sea
To dwell in the Briton's land.

Look to the Teuton scions,
Clean-limbed and tall and fair
Pith and thew of the nation,
Level-eyed, keen to dare:
Theirs is the strength of battle
To strike for the just and the right,
And ours is the dauntless Teuton breast
That joys in the goodly fight.

We are a Teuton people,
Homekeepers in time of peace,
Soldiers when wrong is to punish,
Rovers o'er seven seas.
Sailors that love the driving
Of salt sea foam in the face,
For the dash and roar of the surging sea
Is the song of the Saxon race."

Aus allen Reden, die bei den vielen Veranſtaltungen dieſes Tages, ſo auch bei dem Feſteſſen im Hotel Somerſet gehalten wurden, klang die Anerkennung des geiſtigen Tributes, den Amerika dem Lande Luthers und ſo vieler Heroen auf dem Gebiete der Kunſt und Wiſſenſchaft zu zollen habe, durch, aber auch die des amerikaniſchen Patrioten gegenüber dem Lande Friedrichs des Großen, dem Vaterlande Steubens und der Mitkämpfer im Sezeſſionskriege, ſowie die warme Sympathie für das politiſch geeinte Deutſchland und ſein machtvoll aufſtrebendes, nach friedlicher Verſtändigung ſuchendes Kaiſertum. Boſton war einer der ſonnigſten Tage der Prinzenreiſe!

* * *

New-York ſcheint die Stadt der Blumen zu ſein. Berlin bietet mehr im Straßenverkauf dieſes lieblichſten Gegenſtandes des Handels, aber trotz der Pracht

einzelner Blumenläden kann es mit New-York nicht rivalisieren. Auch die Größe der Exemplare, so namentlich der Rosen, ist von einer bei uns fast ungekannten Üppigkeit. Solche langgestielten Rosenbüsche mit so leuchtender Fülle daran, in so enormen Mengen — das ist mir noch nirgend vorgekommen! Und nicht der Süden soll sie zeitigen, sondern, indem viele Knospen zu Gunsten einer einzigen geopfert werden, das Gewächshaus des Nordens.

Bei den verschiedenen Festlichkeiten, die ich in dem Festrausch jener Tage mitmachen durfte, ist mir dieser Blumentraum das die Phantasie berückendste Moment geblieben. Die Schmückung des Union-League-Clubs in Philadelphia übertraf darin fast alles Vorangegangene, soweit ich es gesehen. Auch in den Einzelgeschenken, die dem Prinzen in Mengen zuteil wurden, blieben die Blumen das Schönste. Ich entsinne mich eines im Hotel Waldorf-Astoria in New-York ausgestellten Blumenschiffes, das „eine treue Patriotin" gestiftet hatte. Diese auf einem Erikameer schwimmende, aus Kallas, Maililien, Orchideen und Rosen gebildete Nachahmung der „Hohenzollern" hatte „über die Toppen geflaggt". Aber jede Flagge war eine Orchidee und zwar immer wieder eine anders geformte und anders gefärbte. Ich zweifle daran, ob jemals in Europa eine so zauberisch liebliche und

koſtbare Beflaggung eines Schiffsmodells geſehen worden iſt!

In Philadelphia merkte ich dem von ſeiner im höchſten Maße anſtrengenden Weſtreiſe zurückgekehrten Prinzen zum erſten Male eine ſtärkere Ermüdung an. Er unterdrückte ſie aber augenblicklich und ſprach dann eindrucksvoller, als je zuvor. Ja, er ſetzte ſogar diejenigen, die ihn von jung auf gekannt, in Erſtaunen. Das bedeutet eine hohe Leiſtung, zumal er frei ſprach und die unvermeidlichen Wiederholungen in neue Form zu bringen wußte. Der Prinz galt bei uns nicht für einen geborenen Sprecher; er iſt es auch nicht; es wäre fade Schmeichelei, dies behaupten zu wollen. Allein trotzdem hat er gerade durch ſeine Anſprachen und Erwiderungen eine größere Wirkung erzielt, als ſo mancher in der Redekunſt Überlegenere. Wenn man ſagt, dies ſei Übung, ſo trifft auch ſolche Behauptung nur teilweiſe zu. Die Wirkung der Übung beſteht darin, daß ſie vor Unfällen ſchützt, von denen der minder zum Redner geborene Mann leicht einmal ereilt wird. Die Hauptſache aber iſt, daß der Prinz ſtets eine warme, zum Ernſthaften neigende Empfindung zeigt, den Ton der Überzeugung trifft und zu jeder Zeit die ihm anhaftenden Eigenſchaften der Wahrheitsliebe und des Wohlwollens bekundet. Dazu geſellt ſich zeitweilig ein glücklicher humoriſtiſch-ironiſcher Zug.

Lachender Sonnenſchein begleitete auch die Fahrt nach Philadelphia und verklärte die ganz im Flaggenſchmuck prangende Stadt. Eine enorme Menſchenmenge drängte ſich zu beiden Trottoirſeiten; alle Fenſter und Balkons waren beſetzt, ja ſelbſt auf den Vorſprüngen himmelhoher Häuſer ſaßen und kauerten Menſchen in lebensgefährlich erſcheinenden Stellungen. Wo die Schulen Aufſtellung genommen hatten, pflanzte ſich das Schul-Yell von Block zu Block fort. Man hatte ungefähr den Eindruck, als ob ein Landesvater von ſeinem Volk begrüßt werde; das ging noch weit über den Empfang durch das Boſtoner Volk hinaus. Das Allererfreulichſte aber ſchien, daß bei der nun folgenden halbſtündigen Fahrt nach der großen Crampſchen Werft die Scharen jubelnden Volkes in den ärmſten Vorſtadtſtraßen keineswegs abnahmen. Gewiß befanden ſich viele Deutſche darunter. Ich ſah alte Männer und Frauen, von ärmlichſtem und abgeriſſenem Äußeren, aber Auge und Antlitz voll ſtrahlender Begeiſterung. — Auf der reich beflaggten Werft wurde emſig weiter gearbeitet, was indeſſen im Intereſſe des Beſuches war, und nun ergab ſich der erfreuliche Anblick, daß die Arbeiter ſich nicht nur vorzüglich benahmen, ſondern viele von ihnen ſich ein Gedenkzeichen in deutſchen und amerikaniſchen Farben angeheftet hatten; freiwillig, wie eben dadurch be-

kundet wurde, daß andere es nicht trugen. Der Prinz begab ſich nach der Begrüßung durch die Spitzen der Firma ſofort auf das neugebaute, bereits in Dienſt geſtellte ruſſiſche Linienſchiff „Retvizan“, deſſen Einrichtungen er bis in alle Räume beſichtigte; auch ging er durch detaillierte Fragen der Sachkenntnis der ruſſiſchen Offiziere auf den Grund. Außer dem Schiff ſelbſt, das einen ſehr guten Eindruck machte, erregten die ruſſiſchen Geſchütz-Konſtruktionen und die originellen elektrotechniſchen Einrichtungen Aufmerkſamkeit. Auf dem weiteren Rundgang über die Werft wurden die vortrefflichen, auf einer Hochbahn laufenden Krähne bewundert, deren jeder gleichzeitig zu zwei Bauten Material herbeitransportieren kann und die in Deutſchland noch nicht verwendet werden; ferner ebenſo die bei uns noch nicht in Aufnahme gekommenen pneumatiſchen Nietmaſchinen, welche ein ununterbrochenes Knattern, wie von Schnellfeuerwaffen, hervorrufen. Die Krähne werden mit Dampf oder Elektrizität betrieben. Außer den Hochbahn- giebt es auch fahrbare Turmkrähne. Übrigens ſtehen unſere Werften, beſonders wo es ſich um elektrotechniſche Spezialitäten und feinere Mechanik handelt, den amerikaniſchen keineswegs nach. Bei der Fahrt von der Werft zum Gebäude des Union-League-Club hatten ſich die Menſchenmaſſen noch mehr angeſtaut. Nirgends

machte ſich Rohheit bemerkbar, überall gab es wieder lebhafte Teilnahme, herzliche Freude, ja Enthuſiasmus zu ſpüren. Wie hätte ich gewünſcht, daß man zu Hauſe dieſe unaufhörlich geſchwenkten Tücher, dies begeiſterte Hochrufen offenbar deutſcher Männer im Arbeiterkittel hätte ſehen können. Das war ein Anblick, der allein den Prinzen Heinrich für ſeine weite Fahrt übers Meer belohnen mußte. Der bedeutende Klub war, wie erwähnt, über die Maßen herrlich mit Blumen geſchmückt, namentlich der Speiſeſaal. Den Mittelpunkt der Tafel bildete eine Senkung, in der, mitten in Roſen- und Nelkenpracht — eine neue nach dem Prinzen benannte Nelke war verwendet worden — ein „Meteor"-Modell mit vollen Segeln prangte. Alle Gäſte ſprachen bei der Heimkehr nach New-York übereinſtimmend die Empfindung aus, daß der Tag in Philadelphia gar nicht beſſer hätte verlaufen können, daß er ein wundervoller Abſchluß der letzten Hauptnummer des großen Programms geweſen ſei. Und weil es der Abſchluß war, ſei die Rede des Prinzen auch an dieſer Stelle im Wortlaut bewahrt. Dieſe Rede, welche an die Worte in St. Louis anklang, daß der Prinz nicht etwa hinüber gekommen ſei, damit er um Gunſt buhle, lautete: „Ich wünſche Ihnen zu danken für die freundliche Aufnahme, welche ich in den Vereinigten Staaten ge-

funden habe. Meine Herren, dies ist wohl die letzte Gelegenheit, welche ich während meines Aufenthalts in den Vereinigten Staaten habe, öffentlich zu sprechen, und ich bin sehr betrübt darüber, daß dies so sein muß. Was ich jetzt im Begriff bin, Ihnen mitzuteilen, sage ich vor der Welt. Es ist absolut kein geheimer Zweck gewesen, der mit meiner Mission in Ihr Land verknüpft war. Sollte irgend jemand von Ihnen etwas Gegenteiliges lesen oder hören, so ermächtige ich Sie hiermit, dies rundweg zu bestreiten. Mir wurde gesagt, bevor ich meine Reise antrat, meine Augen und Ohren so weit wie möglich zu öffnen und so wenig wie möglich zu sprechen. In dieser letzteren Beziehung fürchte ich, daß meine Mission fehlgeschlagen sei. Ich sah bedeutend mehr Dinge, als viele von Ihnen glauben mögen. Ich hörte gleichfalls sehr viele Dinge, unter anderem viele freundliche Worte von Personen, ebenso wie die Jubelrufe von Tausenden Ihrer Landsleute. Was ich in Ihrer Gegenwart ausspreche, spreche ich auch in Gegenwart Ihrer Nation aus, nämlich meinen herzlichen Dank für die freundliche Aufnahme und die Sympathien, welche ich während meines Aufenthaltes in Ihrem Lande fand. Es wird mir am Herzen liegen, Sr. Majestät dem Kaiser hiervon Kenntnis zu geben. Morgen trete ich meine Rückreise an. Es

wäre nicht recht von mir, wenn ich ſagen würde, daß es mir leid thut, wieder nach Hauſe zu reiſen, aber gleichzeitig überkommt mich ein trauriges Gefühl, ein Land zu verlaſſen, in welchem ich mit ſo viel Güte und Gaſtfreundſchaft aufgenommen wurde. Laſſen Sie mich, meine Herren, noch ſagen: Laſſen Sie uns danach trachten, Freunde zu ſein, und es auch wirklich ſein."

4. Der Abſchied.

Der Abſchied des Prinzen vom amerikaniſchen Boden verlief äußerlich ziemlich ruhig, dafür aber war es der Abſchied eines Mannes, der mit ſeinem Werke zufrieden ſein konnte und der reichlich das gewonnen, um deſſen Gewinn er gekommen war: Freunde!

Das Volk, Deutſche und Amerikaner, deutſche Veteranen, die brauſend Hurra riefen und Schüler, die ihr College-Yell ausſtießen, hatte ſich zahlreich am Hobokener Pier, wo die ſtolze „Deutſchland" der Hamburg-Amerika-Linie lag, eingefunden. Es machte einen rührenden Eindruck auf mich, als ich im ſchmutzigſten Stadtteil, in ſchmutziger elektriſcher Bahn zwiſchen ein paar norddeutſchen und ſüddeutſchen Männern und Frauen ſitzend, denen es offenbar ſehr kläglich in der neuen Welt erging, an-

hörte, mit welchem Eifer ſie ihre Erinnerungen aus der alten Heimat austauſchten. Da hatte der eine einmal ganz nahe beim alten Kaiſer geſtanden, die andere beim Kaiſer Friedrich. Und wie der Prinz Heinrich genau ſo ausſehe, wie ſein Vater ausgeſehen, aber auch mit ſeiner Mutter Ähnlichkeit habe u. ſ. w.

Ich ſagte mir: Ihr armen Leute, was hat euch die Väterſcholle geboten, was die erträumte neue Welt? Und doch glimmt der alte Funke der Heimatliebe und der Heimatſtolz in euch fort, und jetzt glüht er mächtig in euch auf und treibt euch unwiderſtehlich, den Repräſentanten deſſen zu ſchauen, was euch als Kindern ins Herz gepflanzt ward und was ihr trotz aller bitteren Erfahrungen und eurer eigenen Irrungen nicht vergeſſen könnt. Ein bischen ſchimmelige Eitelkeit ſitzt auch darüber, aber ſchabt man ſie weg, dann kommt darunter die unverfälſchte goldene Treue zum Vorſchein, die wir ſo gern die „deutſche“ nennen!

„Unſer Henry“, meinte ein zutraulicher ſchwäbiſcher Kellner im bekannten deutſchen Reſtaurant Lüchow, „hätte doch noch hierbleibe ſolle; er hat ja nichts von New-York geſehe und dann habbe ihn nur die Vornehme gehabt und das Volk hat ihn kaum geſehe und er wär gewiß auch gern gekomme. Nur die Sozialdemokrate habbe geſchimpft, und da ſind ſie von die Amerikaner in . . . (er nannte ein

Lokal in der unteren Stadt) mordsmäßig verhaue worde."

Aus dieser naiven Äußerung zu einem der deutschen Herren ging hervor, daß der Mann offenbar auf die „Sozialdemokrate" nicht gut zu sprechen war, ferner aber, daß Amerikaner aus dem Volke — er betonte extra, daß es nicht Deutsch-Amerikaner gewesen seien — entschieden ihre Stellung genommen hatten. —

Nach der übergroßen Reihe von Festen bestand der Wunsch, in das tägliche Gleichgewicht möglichst schnell und möglichst geräuschlos zurückzukehren, auf deutscher Seite wohl mindestens so stark, als auf der in Anspruch genommenen amerikanischen, und ward als höchst natürliche Sache respektiert.

Die Vertreter des Präsidenten, die den Prinzen stets überall begleitet hatten, nahmen auch am Abschiedsmahl auf der „Deutschland" teil. Jeder Teilnehmer schmückte sich zum Schlusse in üblicher Weise mit der amerikanischen Beauty-Rose. — „Dies ist das Abzeichen, das ich während meiner ganzen Reise bewundert habe", sagte der Prinz. Vorm Vonbordgehen schüttelten der Prinz und Admiral Evans sich besonders herzlich die Hand. Evans erklärte: „Ich habe Ew. Kgl. Hoheit und meinen Brüdern von der deutschen Flotte nur folgendes zu sagen: „Wir freuen

uns, daß Sie gekommen ſind, und wir bedauern, daß Sie fortgehen. Wir hoffen, daß Sie wiederkommen. Es macht mir eine große Freude, als Vertreter der amerikaniſchen Flotte die Hand der Freundſchaft zu ergreifen, die Sie ſo gütig über den Atlantiſchen Ozean herüber ausſtreckten."

An den Präſidenten, den die Etiquette, gemäß Anlaß und Charakter des Beſuches, am Abſchiedstage in Waſhington feſthielt, wie dies gleicherweiſe am Ankunftstage geſchah, telegraphierte der Prinz von der „Deutſchland" aus:

„An den Präſidenten der Vereinigten Staaten. Am Tage meiner Abreiſe möchte ich ſowohl Ihnen perſönlich, wie auch der Nation, deren Gaſt ich geweſen bin, danken für all die Freundlichkeit, Aufmerkſamkeit und herzliche Geſinnung, die mir während meines Beſuches in Ihrem intereſſanten Lande entgegengebracht ſind. Ich hoffe, daß mein Beſuch die Gefühle der Freundſchaft zwiſchen dem Lande, deſſen Vertreter ich bin, und den Vereinigten Staaten geſtärkt hat. Indem ich Ihnen Lebewohl ſage, wünſche ich Ihnen jeden möglichen Erfolg und bitte Sie, mich Frau Rooſevelt und Fräulein Rooſevelt zu empfehlen, die in ſo bezaubernder Weiſe und ſo herzhaft ihre Aufgabe beim Stapellauf Seiner Majeſtät Yacht „Meteor" erfüllte. Nochmals meinen herzlichſten

Dank. Hoffentlich ſehen wir uns wieder. Heinrich, Prinz von Preußen."

Präſident Rooſevelt antwortete:

„An den Prinzen Heinrich von Preußen. Nicht allein perſönlich habe ich mich über Ihren Beſuch gefreut, ſondern auch für meine Landsleute. Es drängt mich, Ihnen meine Freude auszudrücken darüber, daß ich Sie geſehen, und über das thatſächlich Gute, das, wie ich denke, Ihr Beſuch bewirkt hat, indem er das Gefühl der Freundſchaft zwiſchen Deutſchland und den Vereinigten Staaten förderte. Es iſt mein ernſteſter Wunſch, daß dies Gefühl ſtändig ſtärker werden möge. Frau Rooſevelt ſendet die herzlichſten Empfehlungen, Fräulein Rooſevelt würde dasſelbe thun, wenn ſie nicht abweſend wäre. Ich bitte Sie, meine herzlichſten Grüße dem Deutſchen Kaiſer zu übermitteln. Nochmals danke ich Ihnen für Ihren Beſuch und wünſche Ihnen alles Gute, wo immer Sie ſein mögen. Theodore Rooſevelt."

Ich ſchrieb damals unter dem Eindruck des Abſchieds in mein Reiſetagebuch: „Wir, die wir hier noch zurückbleiben, ſchauen unſerem heimkehrenden Prinzen voll dankbarer Befriedigung nach: Der Sache des Weltfriedens iſt ein bedeutender Dienſt geleiſtet worden. Alle die zahlreichen Freundſchaftsembleme der beiden Adler werden raſch verſchwinden,

wenn die ſchwarzweißrote Flagge der „Deutſchland“ hinter Sandy Hook verſchwunden ſein wird, aber ein Schimmer bleibt zurück, deſſen Wärme mehr wert iſt, als das Aufleuchten eines unter dem Horizont verſchwindenden Meteors!“

V.

Weitere Streifzüge durch New-York und New-Yorker Leben.

Die längere Muße bis zur Fertigſtellung des „Meteor“ — Muße iſt hier freilich kaum der richtige Ausdruck — verſchaffte mir eine Fülle neuer und bleibender Erfahrungen, von denen ich in dem Rahmen dieſes Werkchens nur Einzelnes ſtreifen kann. —

Alles und jedes zeigt den Zug in das Große — wenn auch nicht immer in das Schönere und Beſſere. Dennoch muß man zugeben, daß bei dem Großen der Geſchmack nicht abhanden gekommen iſt. Wenn wir darauf verfallen wären, derartige Rieſenhäuſer zu bauen, ob es nicht nüchterne oder auch überladene Gebilde geworden wären? Ich wage es nicht, dieſe Frage zu beantworten. Genug, der Amerikaner hat es verſtanden, Zwanzigſtockwerk-Häuſer

zu bauen, deren zierliche Gliederung und originelle Ornamentik geradezu verblüfft. Überhaupt sieht man eine unendliche Fülle schöner Architektur aus edelstem Material. Allerdings verschwindet das meiste in den meilenlangen Straßenfluchten bei der Engigkeit vieler Straßen und kann nur mühselig studiert werden. Märchenhaft aber wird der Anblick, wenn aus Höhen, welche die Türme der Kirchen dazwischen schier überragen, abends die Lichter strahlen, wenn der weiße Rauch wie zartes Gewölk darüber schwebt und an den Riesenwänden hinabwallt. Das Europäerherz wird von einer wahrhaften Angst ergriffen: „Was werden diese Menschen noch alles fertig bringen?“ fragt es sich. Und wie sollen wir uns künftig gegen die himmelstürmende Energie eines ebenso riesenmäßig wachsenden Volkes wehren? Diese Beklemmung ist keineswegs ungerechtfertigt; sie giebt viel zu denken und mahnt deutlich: Altes Europa, nimm dich zusammen! Du kannst deine Fäuste, deine Muskeln und vor allem deine geistigen Funktionen gar nicht rücksichtslos genug brauchen! Und wenn wir wollen — where there is a will, there is a way! Wir brauchen ja nicht just auch Zwanzigstockwerk-Häuser zu bauen; sie würden bei uns kaum gestattet sein; aber das Symbolische dieses Vorgehens, das ist das Beachtenswerte für uns!

Sonderbarerweiſe wohnt man nach oben zu teuerer, und zwar weil man dort die ſchreckliche Sommerhitze beſſer zu ertragen vermag als unten. Einmal war ich in Geſellſchaft einiger „prominenter“ Herren der Stadt nach Shooters Island und einigen Yachtwerften gefahren. Unter anderem beſahen wir die im Winterquartier liegende Dampfyacht des bekannten George Sheldon, des Präſidenten des New-Yorker Union League Club. Herr Sheldon erzählte, daß er die Yacht hauptſächlich wie viele andere New-Yorker Geſchäftsleute als Kommunikationsmittel zwiſchen ſeiner außerhalb liegenden Wohnung und ſeinem Bureau in der Stadt benutze. Aber ſie wäre ihm auch oft das einzige Mittel, um im heißeſten Sommer nachts am Platze leben zu können. In wenigen Minuten ſei er am Landungsplatz, und dann bringe ſeine Yacht ihn hinaus in die friſche Seebriſe und er bliebe einfach bis zum nächſten Morgen in See. Ich habe übrigens in praktiſcher Raumausnutzung ſelten ſo etwas Vorzügliches geſehen, wie bei dieſer Yacht, die bei geringer Abmeſſung einer Geſellſchaft von etwa zwölf Perſonen reichlich alle an Bord nötigen Bequemlichkeiten, mehrere Badezimmer eingeſchloſſen, gewährt. Einige Kleinigkeiten erſchienen neu, ſo harmonikaartig ausziehbare metallene Kleideraufhängeapparate und Thürfedern auf dem Deck

(Fußboden), welche die üblichen Thürhaken überflüſſig machen und die Thür trotz allen Schlingerns in jeder beliebigen Stellung feſthalten. — Die famoſe Dreimaſt-, Segel- und Dampfyacht „Utowana" des Herrn Aliſon Vincent Armour hatten wir zuvor beſichtigt. Herr Armour ſelbſt machte in ſeiner liebenswürdigen Art die Honneurs an Bord. Die „Utowana" iſt in Kiel nicht unbekannt; ſie wird hoffentlich auch noch öfter dort begrüßt werden können.

Immer feſſelnd für den Sportsman ſind die Beſuche im New-Yorker Yachtklub, der ein fürſtliches Gebäude beſitzt. Zumal ſein Muſeum, der große Saal, imponiert durch eine Fülle von Modellen, lehrreichen Profilen oder reizenden Ganzmodellen und der ſtolzen Sammlung errungener Trophäen, unter denen die allerbeneidetſte, der von der „Columbia" erſtrittene Amerika-Pokal, nicht fehlt. Die Bibliothek iſt hervorragend ausgeſtattet. Vortreffliche und intereſſante Gemälde und Stiche, ſowie wertvolle Andenken zieren die zahlreichen, eleganten und zugleich behaglichen Räume. Die äußere, koſtbare Architektur iſt ein wenig ſchwer; die großen Hochparterrefenſter laden wie Heckfenſter eines Dreideckers nach der Straße zu aus. Gleichfalls im Schiffsſtil gehalten zeigt ſich der Reſtaurationsſaal im Parterre, der in ſeiner Einfachheit und ſeiner, einen großen Unterdecks-

raum nachahmenden Holzarchitektur höchſt anheimelnd wirkt.

Die Größenverhältniſſe, Bibliothek und hiſtoriſche Beſitztümer außer Betracht geſtellt, könnte ſich das geſchmackvolle Heim des Kaiſerlichen Yachtklubs in Kiel aber wohl daneben ſehen laſſen. Dieſes ſteht dafür in einem gewiſſen nachbarlichen Konnex zu dem Kruppſchen Hotel „Seebadeanſtalt“ und verfügt jedenfalls über eine unvergleichlich reizvollere Lage, mit welcher die Straßeneinſchachtelung des New-Yorker Klubs nicht zu rivaliſieren vermag. Andererſeits ſollen dieſer und eine Anzahl anderer New-Yorker Segler-Vereinigungen ſich prächtiger Sommerheime an den ſchönen Küſten erfreuen.

Von dem Klubleben und ſeinen reichen Beſitztümern haben wir in Deutſchland ja überhaupt nur geringe Ahnung. Liebenswürdige Gaſtfreundlichkeit führte mich in eine Reihe dieſer ein, ſo nenne ich z. B.: University Club, Athletic Club, Calumet Club, Century Club und Union League Club. Viele dieſer Klubs erſcheinen gewiſſermaßen als Gattungsklubs, die gleichzeitig über die ganzen Staaten verbreitet ſind. Ihre Mitglieder haben gemeinſame Standes-, Herkunfts-, teilweiſe auch wohl politiſche Intereſſen. Die University Clubs gelten für die geiſtig vornehmſten und damit, dem modernen ameri-

kaniſchen Streben entſprechend, für die eigentlichen Eliteklubs. Nichtakademiker ſollen darin nicht zur Aufnahme gelangen. Auch der Century Club verſammelt Geiſtesariſtokraten. Der New-Yorker University Club an der 5. Avenue wird als der großartigſte Klub der Welt bezeichnet; ſein in Vergoldung prunkender Speiſeſaal zeigt gewaltige Abmeſſungen. Die Bibliothek iſt ganz wundervoll. Ähnlich hervorragend iſt der ebenfalls an der 5. Avenue gelegene Union League Club. Im Metropolitan Club kommen die Finanzgrößen zuſammen; im feudalen Knickerbocker Club die altholländiſchen Familien Neu-Amſterdams (New-York) u. ſ. w. Auch das Haus des „Deutſchen Vereins“ (German Society) am Zentral-Park, das die zur New-Yorker Geſellſchaft zählenden Landsleute ſich erbaut haben, hält den Vergleich mit den ſpezifiſch amerikaniſchen Paläſten aus. Sein Rokoko-Speiſeſaal iſt ſehr hübſch. Daneben haben die Deutſchen ihre bekannten, mehr bürgerlichen Vereinsheime, wie die Häuſer des „Arion“, „Liederkranz“ ꝛc., die im Größenmaße vielleicht über noch imponierendere Räumlichkeiten gebieten.

Man ſieht, es ſteckt da überall viel Geld. Daneben blühen auch die öffentlichen Lokale; ſpeziell finden ſich deutſche, wo man bei vortrefflichem Bier ſich ziemlich vollſtändig nach heimiſcher Weiſe unter-

gebracht findet. Der Amerikaner aber liebt es mehr, nach des Tages Laſt und Hitze ſich im eigenen Heim, als im Wirtshauſe zu erholen.

Ich glaube überhaupt, daß der gebildete Amerikaner weniger Alkohol genießt, als der gebildete Deutſche. Ob der Konſum in den Staaten ſonſt geringer iſt als in Deutſchland, trotz der ſtarken Temperenzbewegung und trotzdem die Statiſtik uns viel ſchwärzer an die Wand malt, mag dahingeſtellt bleiben. Ich habe doch noch recht viel „Trunkenboldenhaftigkeit“ drüben bemerkt. In Bier mögen wir mehr vertilgen, aber in der ſcharfen Form der Schnäpſe erſcheint mir dies nicht wahrſcheinlich, ſpeziell bei den einigermaßen bemittelten Ständen. Es mag ſein, daß der eigentliche Arbeiter in Amerika weniger Schnaps zu ſich nimmt als der deutſche, der auf alle Fälle noch viel zu viel trinkt! In dieſer Beziehung verdient die Bemerkung Beachtung, die einer der hervorragendſten Vertreter der elektrotechniſchen Induſtrie in Amerika einem der offiziellen Teilnehmer der Prinzenreiſe gegenüber machte. Der Amerikaner ſagte, die erſte Bedingung für die Konkurrenzfähigkeit Deutſchlands ſei das Verbannen des Alkohols aus den Werkſtätten. Jener ſcharf beobachtende Teilnehmer verweiſt auch auf die völlige Abſtinenz in der Geſelligkeit eines Teils der guten Geſellſchaft

New-Yorks, die sogar auf den Prinzen ausgedehnt worden sei. (v. M., Streiflichter auf die Nüchternheitsbestrebungen in den Vereinigten Staaten. Marine-Rundschau, Maiheft 1902.)

Am liebsten habe ich in einem der Klubs gespeist, wo man vornehm, gut und relativ billig ißt. Wundervoll sind die Einrichtungen vieler Klubs für Schwimmbäder und Leibesübungen. Ich nenne hier besonders den New-Yorker „Athletic Club". In diesem wohnte ich einem interessanten Preis-Florettfechten zwischen Kadetten von West-Point, von Annapolis und Studierenden verschiedener Universitäten bei. Man kann es bedauern, daß dieser elegante Sport in Deutschland nur so wenig Pflege findet.

Seltsam wirken auf den Fremden die öffentlichen militärischen Übungen mit Brückenbau und allen sonstigen Chikanen, die dem Publikum theatermäßig vorgeführt werden. Sie besitzen die Nachteile der auf Popularität berechneten Schaustellungen, offenbaren aber ein Menschenmaterial und Einzelleistungen, vor denen man den Hut ziehen muß. Von einer Artillerieübung sagte mir ein deutscher Artillerieoffizier: „Das machen wir ihnen nicht nach!" Übrigens habe ich ein ähnliches Urteil in betreff gewisser Kavallerieübungen der Westpoint-Kadetten anläßlich des Prinzen-

beſuchs gehört. Das Seltſamſte an jenen Schauſtellungen am Madiſon-Square erſchien mir die Beteiligung regulärer kanadiſcher Highländer. Eine fremde Truppe in voller Bewaffnung wäre in unſeren Straßen kaum vorſtellbar. Die ſchönen Leute marſchierten mit ihrer Dudelſackmuſik, erfüllt von jenem elaſtiſch-koketten Stolz einher, in dem ſie unnachahmlich ſind und der in der Perſon des Tambour-Majors den Gipfelpunkt erreichte. Mir erſchien dieſer Aplomb ein wenig gegenſätzlich zu der Situation in Südafrika, allein die vorurteilsloſen New-Yorker beteiligten ſich offenbar nicht an dieſem Vergleich.

* * *

Man kann keine noch ſo kurze Schilderung New-Yorks entwerfen und den Zentral-Park ganz beiſeite laſſen. Ich bin unſchlüſſig, ob ich die Lunge New-Yorks dem vorzüglich gepflegten Berliner Tiergarten voranſtellen ſoll oder nicht. Unbedingt beſitzt der Park Züge, die der Tiergarten, deſſen Waldcharakter ich ſonſt nicht unterſchätzen möchte, nicht annähernd aufzuweiſen vermag. Dazu gehört in erſter Linie der tägliche Korſo. Berlins Leiſtungen ſind in dieſem Punkte vergleichsweiſe geradezu armſelig, trotz einzelner Ausnahmen und mancher guten Reiter. Von dieſer Equipagen-, Reiter- und Reiterinnenfülle, von dieſem unerſchöpflichen Material an edlen Pferden macht

man ſich bei uns überhaupt keine Vorſtellung; ſogar der Londoner Hyde-Park — den ich ſelbſt nicht während der Höhe der Saiſon ſah — wird nach dem Urteil vieler weit durch die equeſtriſchen Schauſtellungen des Zentral-Parks überboten. Weniger reizvoll finde ich die große Zahl der gleich wahnſinnigen Pottfiſchen daherpuſtenden Automobile. Die Lady-Radfahrerin iſt eine verſchollene Figur; auch ſonſt zeigt ſich das Rad nur noch in der „Provinz“ zahlreicher.

Überraſchend wirken ferner auf den Fremdling die Felspartien in den einzelnen grünen Raſenpartien des Zentral-Parks; das Urgeſtein tritt faſt ſo maleriſch-trutzig zu Tage wie in Gotenburg oder in Stockholm. — Das graue Eichhörnchen erſcheint überall im amerikaniſchen Oſten, ſo auch inmitten der Millionenſtadt im Zentral-Park, und zwar lange nicht ſo ſcheu wie das braune Tiergarten-Eichhörnchen, ſondern mit faſt unerhörter Zutraulichkeit; die zierlichen Tierchen klettern direkt an dem Spaziergänger hinauf. Welches vortreffliche Zeugnis legt das für einen Ort ab, an dem es von Kindern wimmelt und der gleichzeitig dem ungebildetſten Proletariat zugänglich iſt! — Eine reizend gefärbte (eingeführte) und amſelgroße Vogelart belebte Büſche und Bäume.

Über die Rieſenhäuſer ließe ſich allein ein Kapitel verplaudern. Welche Vorſtellung iſt es, ſie

ſich immer mehr aneinanderſchließend zu denken und tief unten im Abgrunde die dunklen, kanalartig ſich dahinziehenden Straßen! Naturgemäß müſſen die meiſten dann verdunkelt werden, und dieſer Umſtand wird vielleicht einmal zu irgend welcher Änderung Anlaß geben. Die Fahrſtühle ſind ununterbrochen in Thätigkeit; in manchen — meiſt Firmenhäuſern — giebt es neben den überall ſtoppenden durchgehende Express-elevators, die erſt vom 8. Stockwerk ab bei den einzelnen Etagen anhalten. Ich beſuchte den Gipfel des, derzeitig höchſten, 32-Stock-Hauſes New-Yorks. Die Ausſicht über den Rieſenkomplex von New-York (auf der Halbinſel Manhattan), den Eaſtriver und Hudſon, links und rechts — auf Brooklyn, Hoboken, Jerſey — auf die fernen, waldigen Plateauufer, auf Bai und Inſeln, über Schiffe, Batterien und die Freiheitsgöttin — war von ſo unbeſchreiblich großartiger Wirkung, wie nur irgend eine Fernſicht auf Erden ſein kann. Rötlich ſtrahlte die untergehende Sonne; träumeriſch verſchwamm alles Fernere in Dunſt und Nebel; unter mir wallte der weiße Rauch. Ich fühlte mich wie über Wolken, und der Wind umbrauſte wie um Bergeshäupter die Mauern. Und da ſitzen Tauſende von emſigen Kaufleuten, Ingenieuren, ſchreiben, rechnen und zeichnen, mit den herrlichſten Blicken aus ihren Arbeitsſtätten,

die ſie vielleicht ſchätzen, aber doch wohl abgeſtumpft dagegen durch die Gewohnheit.

Man hat auf dieſen ſchwindelnden Höhen auch Reſtaurants mit Gärten à la Berlin und Kinderſpielplätze, die, um Abſtürze zu verhüten, oben nach innen gebogene Drahtgitter zeigen, genau den Einfriedigungen in zoologiſchen Gärten gleichend.

Der Bau dieſer Häuſer gewährt ein höchſt intereſſantes Schauſpiel. Man hört hier in den Straßen dasſelbe Knattern der pneumatiſchen Niethämmer, wie auf den Schiffswerften. Erſtaunt fragt man ſich, warum man ſo viele praktiſche und großartige Sachen bei uns nicht nachzuahmen verſucht? Aber auch die niedere Uniformität der meiſten älteren Straßen New-Yorks ſelbſt ſticht ſehr dagegen ab.

Ein weſentlicher Unterſchied beſteht in der Erſcheinung des Straßenpublikums der beſſeren Stadtteile New-Yorks und dem deutſcher Großſtädte. Die Amerikaner, namentlich die Amerikanerinnen, verſtehen es zweifellos, ſich eleganter zu tragen und geſchmackvoller zu kleiden, als es im Durchſchnitt bei uns üblich iſt.

Überhaupt herrſcht der Geſchmack hier. Bei uns iſt es landläufige Meinung, der reiche Amerikaner protze nur, die Erſcheinungen des täglichen Lebens liefen lediglich auf Prunk hinaus. Man ſehe ſich

hier einmal die Läden an: die des Kunſtgewerbes, der Konfektion, des Buchhandels u. ſ. w., und man wird über dieſe Fülle von Geſchmack an der offenen Straße ſtaunen. Solchen Schund, wie man ihn bei uns nicht ſelten in Läden der glänzendſten Fremden-ſtraßen trifft, ſolche überladene Schauſtellungen findet man hier wahrhaftig nicht, und das eben charakteriſiert den Grad des Geſchmackes, ſowohl von Käufern wie von Verkäufern ganz vorzüglich. Alles koſtet viel, es iſt aber auch gut. Nein, es iſt nicht nur der Dollar, der hier regiert, ſondern auch das Verſtändnis für Anwendung des Dollars!

Dieſe glänzende Medaille New-York, dieſe in mannigfacher Beziehung eigenartigſte und grandioſeſte Stadt der Erde, beſitzt aber auch ihre Kehrſeite! Man wird ſagen: welche andere Großſtadt hätte ſolche nicht? Freilich! Indeſſen wie dieſe Stadt in allem hervorragt, ſo auch im Unſchönen. Ich will hier gewiſſe typiſche Erſcheinungen des öffentlichen und politiſchen Lebens, die uns allen bekannt ſind, denen man allerdings, namentlich unter dem jetzigen verdienſtvollen Mayor Seth Low, energiſch zu Leibe gegangen iſt, ganz beiſeite laſſen; ich will auch den hier beſonders ſchreienden Gegenſatz zwiſchen Reich und Arm nicht ausführen; ferner ſei abgeſehen von Schilderungen aus dem Chineſenviertel, das für den,

der China kennt, vielleicht auch nicht übermäßig Schaudererregendes beſitzt; ich will nur auf die ärmeren Stadtteile, auf die Hafengegenden von New-York, Brooklyn, Hoboken, Jerſey u. ſ. w. im allgemeinen verweiſen. Wenn man dieſe unſäglich nüchternen, ſelbſt der Poeſie des Schmutzes und Verwahrloſung entbehrenden, rieſenhaft ausgedehnten Straßenzüge durchwandert, in denen nicht zur mindeſten Zahl unſere eigenen Brüder leben, ſo wird man das tiefſte Mitleid mit den Leuten empfinden müſſen, die das ja nicht überall herrliche, aber faſt überall wohnliche deutſche Vaterland verließen, um hier um ihr Glück zu ringen! Gewiß haben viele es nach ihrer Meinung und auch der anderer Leute gefunden, ſehr, ſehr viele aber auch nicht; und wenn ich arme, halbverkommene Landsleute in dieſen troſtloſen Hafenſtraßen umherirren ſehe, da fällt mir unwillkürlich das auf eine andere Zeit gemünzte und doch noch immer gültige Freiligrathſche Gedicht ein:

„O, ſprecht! warum zogt ihr von dannen?
Das Neckarthal hat Wein und Korn,
Der Schwarzwald ſteht voll finſt'rer Tannen,
Im Speſſart klingt des Älplers Horn."

Die Welt iſt überall hart und der Menſch darf nirgend weich ſein. Aber etwas „für das Gemüt",

deſſen bedarf er ebenſogut wie des täglichen Brotes, und was er daran in der deutſchen Heimat aufgiebt, das findet er hier nur ſchwer und ſeltener wieder. Freilich liegt Zwang zur „deutſchen Ausſaat“ in fremden Boden vor, und, wie wir ſehen, geht ſie ſelbſt, wo dies leider nicht unter der eigenen Flagge geſchieht, dem Vaterlande nicht durchaus verloren.

Wer ſich „drüben“ aber einmal eingelebt hat, der findet ſich erfahrungsgemäß bei der Rückkehr ins Land der Jugendträume ſchlecht wieder zurecht. Es iſt alſo keineswegs alles Lüge, was der ausgeſtreckte Arm der Freiheitsgöttin dem Glücksdurſtigen verkündet. Nur dem Zwieſpalt entgeht kein Auswanderer, der ein Herz in der Bruſt trägt; und die reinſte innere Befriedigung wird, unbeſchadet einer heute abſolut notwendigen weltbürgerlichen Geſinnung, allein dem zu teil, der das Glück hat, im erfolgreichen Lebenskampf niemals den Heimatboden unter den Füßen zu verlieren.

VI.

Streifzüge durch amerikaniſches Land.

Einen Teil des amerikaniſchen Oſtens habe ich im Fluge durchſtreifen können, und ich bin dabei aus hyberboräiſcher Kälte am Eriſee in die ſommerliche Wärme Virginias und wieder zurück in den erwachenden New-Yorker Frühling gelangt. Ich habe außer China kein Land kennen gelernt, in dem ſo vieles oft ſo frappierend anders iſt, als bei uns, und dies erſcheint um ſo merkwürdiger, da wir doch innerhalb bekannter Kulturformen und einer durch verwandte Menſchen entwickelten Kultur bleiben. Der Unterſchied liegt alſo nur an der Miſchung und dem Fortentwickelungsmaße der auf fremden Boden verpflanzten europäiſchen Art. Selbſtverſtändlich läßt ſich auch ſonſt zwiſchen der hochentwickelten Union und dem verrotteten aſiatiſchen Rieſenſtaate keine Parallele ziehen, die ja für erſtere etwas nicht beabſichtigt

Beleidigendes haben könnte, und der Vergleich liegt mir möglicherweise lediglich wegen meiner zufälligen persönlichen Erfahrungen nahe. Man könnte aber vielleicht sagen, es seien die beiden Länder, die absolut ihren eigenen Weg wandeln, das eine im hochfahrenden Beharren, das andere im oft hochfahrenden Vorwärtsdrängen. Das eine wird vielleicht doch nach dem letzten großen, aus gewissen Gründen unvermeidlichen und notwendigen Anstoß zur Entwickelung gedrängt und dann erst wahrhaft eine schwere Konkurrenz für die nichtmongolischen Rassen werden; das andere hat die Konkurrenz gegen die Nationen, aus denen es sich mit erstaunlich tüchtigem Resultate mischte, in einer Weise ergriffen, die, wie ich schon vorhin sagte, etwas Besorgliches für uns „Alte" zu bergen scheint. Was ich im Osten gelernt habe, lernte ich auch im Westen, nämlich, daß die Nationen Europas alle Ursache besitzen, rechtzeitig und thatkräftig sich über die Gemeinsamkeit vieler ihrer Interessen klar zu werden. Dann würde das Beklemmende schwinden. An rücksichtsloser Energie, an nicht durch Kleinlichkeiten beschränktem Zielbewußtsein stehen wir durchschnittlich weit hinter den Amerikanern zurück, aber nicht an Bildungswerten und an schöpferischer Intelligenz. Das „altersschwache" Europa ist auch ein Märchen! Die Amerikaner sind eifrig und mit Erfolg dabei,

ihr Manko an Durchschnittsbildung auszugleichen, gleichen wir unser Manko an weitem Blick, an Opferwilligkeit für das Ganze und Fernerliegende, an wagemütigem Handeln aus, und die künftigen Geschicke werden sich das Gleichgewicht halten!

* * *

Drei Dinge sind mir beim Durchfahren östlicher Küstenstrecken besonders aufgefallen: die stark abwechselnde Bodengestaltung, der geringe landwirtschaftliche und der große, aber noch viel größerer Entwickelung fähige Betrieb der Küstenschiffahrt. Natürlich sind das alles bekannte Dinge, aber es wird auch wohl anderen so gehen wie mir, daß nämlich das Auge doch die nur durch Lektüre gewonnenen Bilder erheblich korrigiert. Über die schönen Hudsonpartien ist genug geschrieben worden, dennoch wundert man sich über die höhere Umrahmung New-Yorks und dessen teilweises Auf und Ab der Straßen. Dies verschwindet wieder gegen das Stadtbild Baltimores, in dem es ein Auf und Nieder, etwa wie in Stockholm, giebt. Ähnliches wiederholt sich in Washington und gar erst in Richmond, der virginischen Hauptstadt, deren wellenschlagende Umgebung die bedeutendsten Schlachtfelder des Bürgerkrieges bietet. Überall tritt der Fels zu Tage, im eigentlichen Küstengebiet viel durch Eisen rot getönter

Lehm und Sand. Unendliche Strecken liegen brach, und viel Wald erſtreckt ſich noch dazwiſchen. Es iſt aber nicht mehr der alte, prächtige Urwald, in deſſen Romantik uns die Cooperſchen Romane verſetzen, ſondern nur zweiter, dünnerer Wuchs. Einem deutſchen Forſtwirte würde ſich das Herz im Leibe umdrehen, wenn er dieſen unordentlichen Beſtand, voll von Stümpfen und verfaulten Stämmen, dieſes verfilzte Unterholz, dieſen gänzlichen Mangel an ſauberen Schonungen erblickte. Auch der Landwirt würde das ſorgfältige Moſaik der heimiſchen Frühjahrsbeſtellung vermiſſen. Ich habe viele Felder mit alten Maisſtoppeln geſehen, auch einige achtbare Obſtplantagen, aber ſonſt nur durchſchnittlich ſchwache Bodenbeſtellung. Die reicheren, bequemeren Kornkammern des Weſtens tragen wohl mit ſchuld daran. Man fragt ſich oft, wovon die Bewohner der häufig hingeſtreuten und immer in demſelben langweiligen, ärmlichen Stil errichteten Bretterhäuſer leben, und iſt erſtaunt, bei dieſen kümmerlichen Farmen zahlreiche hochmoderne Ackergeräte zu ſehen. Ein einziges Mal nur habe ich in allen den Tagen auf weitem Gebiet zwei pflügende Geſpanne erblickt.

Das Land iſt hübſch, ja vielfach ſchön und, wo Flußläufe und Buchten einſchneiden, höchſt maleriſch. Dennoch fehlte mir etwas! Ich habe ja mit

die ungünſtigſte Jahreszeit zur Betrachtung erwiſcht, aber ich bleibe dabei, es mangelt an irgend einem Reiz, den mir die an äußeren Zügen vergleichbare heimiſche Landſchaft bietet. Wo menſchliche Wohnſtätten ſind, ſteht das außer allem Zweifel, und hier fehlt auch die Erklärung nicht. Zeit und Sinn für Poeſie des Lebens, deren Abnahme wir aber ebenſo vielfach in Europa zu beklagen haben, ſind ſchwach vertreten! Dieſe Poeſie ſcheint ſogar dem Boden zu fehlen; der Menſch entbehrt ihrer aber ſicher. Anders läßt ſich ſolche tötliche Einförmigkeit, in der ganze Ortſchaften errichtet werden, dieſe einſeitige oder gänzlich fehlende Pflege der Umgebung der Heimſtätten nicht deuten. Wie oft habe ich mir geſagt: Mein Gott, es ſind doch ſicher Deutſche, die dort wohnen, warum in aller Welt nur dieſer ewige Grasfleck, das Fehlen jeglichen Blumenſchmuckes, das Wegſchütten allen Unrates und aller möglichen zu Gerümpel gewordenen Dinge unmittelbar neben Hausthür und Fenſter! Merkwürdig, dieſes Land, in dem die herrlichſten Blumen blühen, die ich je als Tafelſchmuck geſehen, zeigt eine Kümmerlichkeit an Blumenpflege und Gartenkultur, die geradezu befremdet. Raſen, der ja allerdings ein wundervoller Schmuck ſein kann, iſt häufig, aber immer etwas mit einem Stich ins Konventionelle. — Wiederum verweiſt mich

auch hier die Jahreszeit auf unzutreffenden Schluß; aber ganz unzutreffend kann er nicht sein, weil man doch die Anlage von Beeten auf alle Fälle sehen müßte. Sehr gefallen hat mir in guten Stadtteilen dagegen die häufige Verwendung von offenbar prächtigen Schling- und Rankengewächsen.

In die Bevölkerung bringt — und zwar je mehr nach Süden, desto auffallender — der Neger einen eigenartigen Zug. Ich will gleich sagen: keinen sympathischen!

Rassenabneigung beruht im wesentlichen in Differenzen in gewohnten Äußerlichkeiten und im eingewurzelten Schönheitsideal; allein wo solche Züge, trotz gebildeter, ja hochbedeutender Persönlichkeiten, in Massen auftreten und daher besonders auf die Nerven fallen, kann sich auch der objektivste Mensch des Vorurteils nicht erwehren. Kommen aber nun offenbare, weit verbreitete Charaktermängel hinzu, so ist dem Faß der Boden ausgeschlagen. Gewiß sieht man auch manche sympathischen Neger, und häufig mag einer ein goldenes Herz in einer grausigen Hülle tragen. Weitaus die größte Zahl dieser in ihrer Ausstaffierung doppelt affenartigen Geschöpfe hat in de sie wenig Anziehendes. (Ich spreche nur von dem freigelassenen und sich selbst überlassenen Neger der Staaten.) Man muß einmal diesen jammerhaften

Verfall der Wohnhäuser, dieſe häufig verwahrloſten, faul umherlungernden, menſchenunähnlichen Geſchöpfe in der virginiſchen Hauptſtadt geſehen haben, um die tiefe Abneigung der ſüdſtaatlichen Weißen und ihren noch immer fortglimmenden Groll über das ihnen durch den Norden aufgezwungene ſoziale Unglück zu begreifen. Freilich fragt man ſich: wie hätte es anders gemacht werden können? Jedenfalls aber iſt es nicht richtig gemacht worden, und dieſe tiefe Wunde wird ſich ſobald noch nicht ſchließen. Während meiner Anweſenheit in Richmond fand gerade ein Feſteſſen virginiſcher Abgeordneten in meinem Hotel ſtatt. Die unter toſendſtem Beifall begrüßten Tafelreden feierten die Erinnerung an Lee, Stonewall Jackſon, Jefferſon Davis und ſonſtige Koryphäen des Südens.

Die anderen großen Städte des Oſtens — vermutlich auch die des Weſtens — ſind im Vergleich zu New-York Städte von ausgeſprochen provinziellem Gepräge. New-York repräſentiert doch das Weſentlichſte der Union. Wie der Häuſerbau den uniformen Zug ſo ſehr zeigt, daß in ganzen Straßenzügen ein Haus dem andern wie ein Ei dem andern gleicht, ſo ähneln ſich auch die amerikaniſchen Städte. Zu dieſer Gleichartigkeit tragen die häßlichen Holzpfähle weſentlich bei, welche die Telegraphen- und Telephonnetze

tragen, und die an ungepflasterten Straßen trotz ihrer imponierenden, bei uns unbekannten Drahtfülle ganz das Gepräge der schmutzigen Landstadt erwecken.

Der Charakter Baltimores schwankt zwischen Nord und Süd. Man erkennt unschwer den Hauptsitz des Katholizismus. — Die Gleichartigkeit der Häuser habe ich kaum irgendwo ausgeprägter gesehen, als in Baltimore; ganze Viertel zeigen dasselbe rote, weißgesäumte Arbeiterhäuschen; in einem fashionablen Viertel wieder trifft man eine Villenstraße, in der jedes einzelne Haus wundervoll gebaut ist, ein bißchen schwer, aber solider und weniger „kinkerlitzchenhaft" als bei uns (es macht sich ja jetzt, Gott sei Dank, die Abwendung vom wuchernden Ornament bei uns geltend!); indessen derselbe Typ, streng abwechselnd immer ein roter und ein grauweißer Bau, kehrt die ganze lange Flucht wieder. Das hängt vielleicht mit dem Unternehmertum zusammen und ödet entsetzlich an. Auch das fahle Bretterhaus wiederholt sich stereotyp, selbst in den Städten. Dazwischen sieht man aber reizende Bauten, derengleichen in Deutschland nur selten vorkommen. Der lebhafte Verkehr New-Yorks findet sich annähernd in allen östlichen Großstädten, nur weit lokaler beschränkt; er übertrifft aber in den Zentren den jeder deutschen

Stadt, mit Ausnahme Berlins, das hinwiederum erheblich hinter New-York zurückbleibt.

Eine Sonderstellung, und zwar eine in jeder Beziehung, nimmt die Bundeshauptstadt Washington ein.

Washington zeigt weniger das entschieden Typische einer amerikanischen Stadt. Um eine werdende Großstadt, deren Strahlen radienartig zum erhöhten Mittelpunkt, dem Kapitol, laufen, gruppieren sich im Halbkreise verschiedene andere, besonders geschmackvolle, villenartige und auch höher gelegene Zentren. Alles ist breit und stattlich, inmitten eines sanften Berghalbzirkels gelagert, wie er auch Baltimore umgiebt. Nur bildet hier kein so ausgesprochener, schiffreicher Meeresteil den einen Zugang, wohl aber bietet die landseeartige Chesapeake-Bai, mit dem zufließenden Potomac, um die Flachseite der Stadt sich schmiegend, einen befriedigenden Blick auf weiten Wasserspiegel.

Das weiße Kapitol erhebt sich mit Freitreppen, Säulenstellungen und Kuppel nur nach der einen Seite; rückwärts, d. h. in Wirklichkeit in seiner eigentlichen Front, gleicht sich die Lage mit der hohen Terrainebene aus. Auf dieser, dem Kapitol durch Gartenanlagen verbunden, erhebt sich ein anderer schimmernder Bau: die Bibliothek des Repräsentanten-

hauſes, die im Innern wunderbar praktiſch und großartig eingerichtet iſt und ein entzückend anmutiges, im Florentiner Stil gebautes Treppenhaus enthält. — Das Kapitol imponiert beſonders durch den großen Aufbau und die etwas maſſige Kuppel, deren enormes und ſehenswertes Eiſengerüſt ich bis zur Spitze erklettert habe; das Innere des Kapitols gewährt, außer dem Aufblick in die rieſige Kuppelhöhe, nichts, was den Reiz der Bibliothek erreicht.

Ich habe einer Sitzung des Kongreſſes und des Obergerichtes beigewohnt. Man ſah ſehr intereſſante Charakterköpfe. Am amüſanteſten war mir die Schar von „Pagen", 12—14jährige Jungen, die vor der Eröffnung ungeniert ihre Kurzweil im Sitzungsſaal, wie die Buben in den „Meiſterſingern", trieben, während der Verhandlungen auf den Treppenſtufen der Bureau-Tribüne hockend, ihren Knabenübermut nie ganz verbargen und zwiſchen Tribüne und Abgeordnetenſitzen mit Botſchaften und Papieren hin und hereilten. Unwillkürlich fiel mir des alten Blumauers „Äneide" ein: „Wie Flöhe hüpften an den Strand die troiſchen Kadettchen". Neben mir auf der Hörer-Galerie ſaß ein aufmerkſamer, würdiger, alter Gentleman — „Herr" und nicht „Mann" — der ununterbrochen klebrige Bonbons aus der Taſche naſchte und annähernd ſo häufig auf

den Teppich ſpie. Er war aber nicht typiſch für die beſte Geſellſchaft, wie ich hinzufügen will.

Die Geſellſchaft Waſhingtons ſoll ſich genau ſo von der des übrigen Amerikas unterſcheiden, wie es das Stadtäußere thut. Es iſt die einzige, in der der Beamte tonangebend iſt. Das Tonangebendſte aber, was hier überhaupt exiſtiert, ſoll die vornehme fremde Diplomatie ſein, und wer dieſem exkluſiven Kreiſe nicht angehört, der käme nicht auf, er ſei, wer er ſei; inſonderheit ſpiele der Dollar keineswegs die immer auszeichnende Höhe, wie anderswo. Damit iſt nicht geſagt, daß man in der Bundeshauptſtadt, der relative Billigkeit nachgeſagt wird, ohne bedeutenden Mammon ſehr glücklich ſein könnte; wenigſtens der nicht, dem repräſentierende Pflichten obliegen.

Übrigens ſei hier noch erwähnt, daß bekanntermaßen ja auch Boſton ſeiner geiſtigen Sonderſtellung halber eine Stadteigenart beanſprucht. Das Garten-Viertel der Harvard-Univerſität in Cambridge und ſeine Bewohner ſind dazu angethan, für dieſe Meinung Stimmung zu machen.

Die übrigen Amerikaner reden deshalb gern ironiſch über die Boſtoner und behaupten, ſelbſt wenn dieſe nach New-York führen, ſagten ſie geringſchätzig: „we go west!“

Wenn man vom Kapitol westwärts über botanischen Garten und Parkanlagen zum Potomac schaut, über den einst von Bluthunden verfolgte Sklaven aus Virginia sich in Sicherheit zu bringen pflegten, sieht man einen gigantischen Obelisken aus Maryland-Marmor sich emporrecken. Bis dahin ist das Durchlegen einer neuen Prachtstraße geplant. 555 Fuß steigt der Koloß von einem flachen Grashügel ins Blaue. Es ist das Washington-Denkmal! Die zahlreichen amerikanischen Denkmäler, überwiegend Washingtons, haben mir, soweit ich sie sah, keinen nachhaltigen Eindruck hinterlassen. Dieses hat mir imponiert. Die Schlichtheit ist so groß, daß einem zunächst leicht die Erinnerung an einen Fabrikschornstein befällt. Aber ohne daß man allerlei Beziehungen in die Obeliskenform hineinzugeheimnissen braucht, kann man sich der Wirkung ihrer künstlerischen Geschlossenheit, ihrer Hoheit, ihrer — ich möchte sagen — Keuschheit nicht entziehen; diese Eigenschaften steigern sich hier aber durch die alles Kleinliche ablehnende, starre Linienführung bis in trutzige, himmelstürmende Höhe. Und wieder spüren wir den Hauch des Gigantischen, der von diesem großen Volke ausgeht.

Fast bescheiden aber liegt unweit des Obelisken, also ziemlich fern dem Kapitol, das „Weiße Haus",

ein immerhin weit anſprechenderes Palais, als der mehr hausartige, konventionell-modern große Bau des benachbarten Kriegs- und Marinedepartements. Die Poliziſten hindern niemand, ſich durch den Vorgarten bis in die Säulenrampe am Veſtibül der Präſidentenwohnung zu begeben.

* * *

Zwiſchen Baltimore und Waſhington drängt ſich an den Severn nahe der Cheſapeakebai, die den Luxustafeln das Terrapin (Schildkröte) liefert, ein recht anmutiges altes Städtchen: Annapolis, die Hauptſtadt Marylands. Mich intereſſierte es der Marineakademie halber. Dieſe bildet einen ummauerten, weit ausgedehnten niederen Gebäudekomplex, der mit ſeiner Lage am Waſſer, mit Raſenflächen und alten Bäumen faſt etwas Lauſchiges beſitzt. Immer ein wohlthuender Gegenſatz zur Kaſernierung! Dieſer Charakter iſt aber durch teilweiſe ſchon beendete, großartige Neubauten im Schwinden begriffen. Die Volksvertretung hat eine enorme Summe für ſie bewilligt. Natürlich wird die Leiſtung dementſprechend; doch wollen mir die Äußerlichkeiten der Architektur einſtweilen weniger gefallen. Die deutſche Marineakademie wird im Vergleich dazu als ein kleines Inſtitut bezeichnet werden müſſen. Das iſt wunderlich, weil wir viel ſtärkeren Nachwuchs einſtellen. Aller-

dings ist die zahlreichere Kadetteneinstellung auch in den Vereinigten Staaten beantragt, aber bis jetzt, im Widerspruch mit dem sonstigen, auf Überflügelung aller anderen Nationen abzielenden Flottenausbau abgelehnt worden. Was ich bei liebenswürdiger Führung durch einen unterrichteten Offizier — einen der vielen deutschen Abkömmlinge in der Staatenmarine — sah, hat mir den allerbesten Eindruck gemacht. Die jungen Leute besitzen bei bescheidener Haltung einen hervorragenden militärischen „Appell"; die körperliche Ausbildung ist vorzüglich; Unterricht und Unterrichtsmittel sind immer nur auf kleine Cöten berechnet, so daß jeder Einzelne zur möglichsten Durchbildung gelangt. In einer Lehrwerkstätte wird alles, was zum Verständnis der modernen Bordtechnik gehört, von den einfachsten Gegenständen an der Drehbank bis zum Bau vollständiger Modelle, von den Schülern selbst gearbeitet. Bekanntlich verfolgt die amerikanische Marine das sympathisch erscheinende System des gemeinsamen Erziehungsunterbaues für See-Offiziere und See-Ingenieure, dem man bei uns versuchsweise nur beschränkte Konzessionen mit Bezug auf Schiffsbauer, dagegen nicht auf Maschinen-Ingenieure macht. Der praktische Erfolg jenes Systems steht aber nicht ganz fest und besitzt selbst innerhalb der amerikanischen Marine noch seine

Gegner. — Alle Anſtaltsräumlichkeiten ſchienen tadellos gehalten. Es wohnen immer je zwei Zöglinge in freundlichen Zimmern beiſammen, und zwar unter Geſtattung einer gewiſſen erſten Wahl für das Zuſammenleben. Jeder Alkohol, das Bier eingeſchloſſen, ja ſelbſt das Rauchen iſt abſolut verpönt, und dabei beſteht der älteſte Jahrgang aus jungen Leuten bis zu 22 Jahren! Die Nachwirkung dieſer ſtrengen Enthaltſamkeit dehnt ſich auch auf die Bordmeſſen aus. Solche Ausſchreitungen, wie ſie unlängſt über amerikaniſche Offiziere aus Italien berichtet wurden, ſind, nebenbei bemerkt, nicht als typiſch anzuſehen. Das amerikaniſche Seeoffizierkorps hat ſelbſt in den ungünſtigſten Perioden, immer für eines der allerbeſten gegolten, und das iſt in wachſendem Maße auch die Signatur ſeines geſellſchaftlichen Auftretens geweſen. Eigentümlich berührte es mich, — ich fragte darnach, weil in der Bibliothek die deutſche Litteratur ſo ſpärlich vertreten war — daß die deutſche Sprache überhaupt aus dem Lehrplan von Annapolis ausgeſchloſſen worden iſt. Wie reimt ſich das mit der Thatſache der ſteigenden Bedeutung Deutſchlands für die ganze Weltwirtſchaft, wie mit dem Ausſpruch des Ideenvorfechters der amerikaniſchen, ja aller modernen Marinen, des Kapitäns Mahan zuſammen, wenn er ſagt: „Der Teutone, mit den drei geſchloſſenen

großen nationalen Einheiten (Deutſchland, England und die Vereinigten Staaten) beherrſcht die See —" und ferner: „Um die letzte Lücke der Völkergruppe, die nach Abſtammung und Anlage zuſammengehört, zu ſchließen, müßte der Zweig der teutoniſchen Familie hinzutreten, der im Deutſchen Reich ſeinen mächtigſten Vertreter gefunden hat. (Siehe Kapitän z. S. Borkenhagens Aufſatz in der Marine-Rundſchau „Seeoffizierstypen" und andere Schriften von Mahan.)

Mein Führer nannte mir als Erklärung, indem er das Franzöſiſche wohl als Selbſtverſtändlichkeit anſah, die Wichtigkeit, die das Spaniſche neuerdings für den amerikaniſchen Seeoffizier gewonnen habe.

Der Beſuch des Prinzen iſt in Annapolis durch einen kleinen Umſtand, der, wie aus einer ſpäteren Rede des Marineſekretärs hervorging, auf die Amerikaner überhaupt Eindruck gemacht hat, beſonders im Gedächtnis geblieben. Bei der ihm vorgeführten Fechtübung reichte er nämlich in ſpontaner Herzensregung nicht dem Sieger die Hand, ſondern dem Beſiegten.

In Annapolis ſah ich auch ein zu Übungszwecken beſtimmtes Unterſeeboot, kam aber nicht an Bord. Desgleichen gelang es mir nicht, einer ſpäteren freundlichen Einladung Mr. Hollands in New-York zu folgen, der mir freilich ſagen ließ, daß er mir

kein Fahrzeug in Fahrt zeigen könne, weil ſeine Fahrcrew ſich augenblicklich in England befinde.

* * *

Ich erwähnte oben die Küſtenſchiffahrt, für die der Gaffelſchoner-Typ, der bei uns nicht ſo ausgebildet iſt, neben dem Dampfer vorherrſcht. Es giebt Gaffelſchoner, mächtige Fahrzeuge bis zu 7 Maſten, die trotzdem, weil ſie mit allen modernen Hilfsmitteln ausgerüſtet ſind, nur geringe Beſatzung erfordern. — Die reichen Waſſerverzweigungen ins kohlen- und erzreiche Innere ſtehen mit Kanälen in Verbindung, deren weiterer Ausbau zu erwarten iſt. Namentlich die Verbindung der großen Seen mit dem Atlantik wird noch viel bedeutſamer werden, als in ihren jetzigen Anfängen. Jene Seen ſtellen einen enormen wirtſchaftlichen Vorzug Nordamerikas vor; man kann ſie direkt als eine nördliche Meeresküſte auffaſſen. Nur auf Grund der geſchulten Hilfskräfte der hier reich entwickelten Schiffsbauinduſtrie war es möglich, mit ſolcher Schnelligkeit die Schiffsbauinduſtrie der Atlantikküſte anwachſen zu laſſen, wobei es vorkam, daß in demſelben Augenblick, da ein Werftbau begann, auch ſchon das erſte Schiff auf den Stapel gelegt wurde, und ſo Werft und Schiff gleichzeitig entſtanden. Wo ſich vor kurzem noch Sumpf befand, da ſehen wir heute Torpedoboote und Kreuzer emporwachſen,

und zwar weit von der See ab, an Flüßchen, wo dieſe Erſcheinung wie eine Überraſchung wirkt. Um die Privatinduſtrie zu heben, ſind viele der großen Bauten an Privatwerften vergeben worden, wogegen ſich Stimmen erheben, die über Vernachläſſigung der Staatswerften Klage führen. Im allgemeinen ſcheint der Schlachtſchiffausbau nicht ſo ſchnell voranzueilen, wie man es wünſchte, woran teilweiſe Streiks, teilweiſe der Mangel an den erforderlichen Beſatzungen ſchuld ſein mögen. Daß man für Schaffung einer großen Handelsflotte auch andere probate Mittel als nur den Bau wählt, zeigt das erwähnte Vorgehen Pierpont Morgans.

* * *

Eine ſchätzenswerte Einladung der Lehigh Valley-Bahn führte Kapitänleutnant Karpf und mich von New-York nach dem Niagara, der in dem Programm einer Amerikareiſe nicht fehlen darf, und den wir in ſeiner ganzen eisumſtarrten Winterpracht genießen durften. Mr. Heard, einer der Beamten der Geſellſchaft, begleitete uns. Auch ſei die Freundlichkeit eines anderen Beamten, des Herrn Brabant, erwähnt. Dieſe Bahn, deren bekannteſter Zug der „Black Diamond Expreß" iſt, führt durch hervorragend ſchöne Berg- und Flußlandſchaften und zwar ins Herz eines bedeutenden Kohlengeländes und

dieſes Mal in das einer Überſchwemmungszone, wie ſie hier ſeit vierzig Jahren nicht vorkam. Wir mußten faſt vierundzwanzig Stunden auf einer der Strecken fahren, die ſonſt in wenigen Stunden zurückgelegt wird; doch ſo erhielten wir auch recht ein Bild der gewaltigen Zerſtörung. Vor uns und hinter uns lagen zeitweilig je vier Züge, die nur im Schneckengang vorwärts gelangten, und wir alle dampften mit einer geradezu köſtlichen Ungeniertheit über bröckelnde Dämme und Notbrücken an den raſenden Waſſern entlang. Zahlreiche große Brücken, ſchwere Waggons, Häuſer und Fabriktrümmer lagen darin, oft weit von ihrem urſprünglichen Standort fortgewirbelt. Ich entſinne mich eines hölzernen Hauſes, das auf dem Dache lag und grotesk alle viere, d. h. ſeine Wände, in die Luft ſtreckte.

Man paſſiert auf dieſer Route Bethlehem, das amerikaniſche Eſſen.

Vom Glanzpunkt der Bahn, die auf anſehnlicher Höhe viele Kehren, ähnlich etwa der Schwarzwaldbahn, zeigt, genießt man einen reizenden Blick auf Wilkes-Barré, eine tief unten in das vom Susquehanna durchfloſſene Wyoming Valley gebettete, induſtriereiche Stadt. Hier war der Schauplatz eines fürchterlichen, von Indianern unter den erſten Anſiedlern angerichteten und von Cooper geſchilderten Blutbades.

Niagara ist eine freundliche, auf Fremdenverkehr berechnete Ortschaft. Das europäische Gemüt fühlt sich wieder seltsam berührt von der Abwesenheit jeder militärischen Verteidigung oder auch nur Grenzwache zwischen der amerikanischen und der landschaftlich wohl noch reizvolleren kanadischen Seite.

Der Wintersturm trieb uns zur Rückkehr nach Buffalo, einer bedeutenden und recht hübschen Stadt. Wir genossen hier einen Blick auf den gefrorenen Eriesee, der sich meerartig ins Unendliche verliert. Der Hafen gewährte mit seinen Docks, mächtigen Getreide-Silos und großen, meist für Getreide-Transport bestimmten Dampfern und dem Arbeitertreiben absolut den Eindruck eines Ozeanhafens, bei dem man sich schwer vorstellen konnte, daß man sich nur an einem Süßwasser-Binnensee befände.

Wir speisten in dem behaglichen Buffalo Club, dessen Schwimmbad mir besonderen Eindruck machte. Eine in Weiß und Rot gehaltene Säulenhalle spiegelte sich magisch in einem langen, mit kryſtallklarem grünem Wasser gefüllten Bassin.

* * *

Die letzten amerikanischen Tage verbrachte ich wieder in New-York. Ich fand ausgesprochener als je, daß, wer Amerika kennen und begreifen lernen will, vor allem New-York studieren muß, diese fast

halb deutſche und dennoch uns ſo außerordentlich fremdartige Stadt. „Wie viel Reichtum hier ſteckt, wie verſchwindend auch unſere großen Vermögen dagegen ſind," äußerte in jenen Tagen ein ſehr reicher und mitten im Geſchäftsleben ſtehender deutſcher Herr aus Bremen, „davon hat man bei uns abſolut noch keine richtige Vorſtellung." Doch hört man auch ſagen: es iſt nicht ſo ſchlimm mit dem märchenhaften Reichtum, er ſteckt zum Teil in ſchwer kontrolierbaren und realiſierbaren Werten. Desgleichen ſcheinen die Verhältniſſe nicht überall glänzend zu ſein. So klagte mir ein ſehr achtbarer Grundbeſitzer aus einer kleinen, New-York benachbarten Stadt, daß in dieſer alles darnieder läge. Er müſſe circa 5% mehr verſteuern, als ſeine Einnahme betrüge. Die einfache Folge ſolcher unverhältnismäßigen Beſteuerung ſei allgemein geübte Steuerhinterziehung.

Mir hat es auch nicht den Eindruck gemacht, als ob die Preſſe eine derartig reſpektierte Stellung einnimmt, wie man es ſich bei uns in der Regel vorſtellt. Ihr Geſamteinfluß iſt allerdings koloſſal; doch der einzelne Journaliſt muß ſich meiſt ſeine Unterſtützung ſelber ſuchen, ſehr „hinten herum" arbeiten, und ſeine finanzielle Lage und ſoziale Stellung erſcheinen nicht übermäßig günſtig. Der Ton der Senſationspreſſe macht letzteres allerdings teilweiſe erklärlich. Unſere

Preſſe iſt winzig gegen die amerikaniſche, weitſchweifiger, umſtändlicher, pedantiſcher; ihr Durchſchnittsniveau der Gewiſſenhaftigkeit und Bildung muß dagegen für ein höheres gelten. — In vieler Beziehung ſtößt man in den Staaten auf weit rigoroſer als bei uns gehandhabte geſetzliche und polizeiliche Schranken aller Art, aber wer „hinten herum" das richtige Wort findet, kommt faſt immer zum Ziel.

Sehr intereſſant iſt natürlich die Stellung der Frau in Amerika. Ich muß geſtehen, daß wir ſonderlich in dieſem Punkte erheblich von den Amerikanern lernen können. Für die übertriebene Unterordnung des Mannes ſchwärme ich keineswegs. Hochachtung und Übertreibung entſtammen jenen Zeiten, wo die wenigen Frauen höchſt begehrte Weſen unter vielen Männern waren, unter Verhältniſſen, die der ferne Weſten noch heute teilweiſe kennt. Aber dieſes abſolute Inſchutznehmen der Frau, ſelbſt in ungebildeten Ständen, beſitzt etwas höchſt Ritterlich-Sympathiſches. Im Verkehrsdrange New-Yorks hat die Frau die rückſichtsvolle Behandlung durch herriſche Inanſpruchnahme ein wenig verſcherzt; es iſt oft nicht beneidenswert für ſie, die elektriſchen Wagen und die „Elevated" zu benutzen.

Über die Wirkung gemeinſamen öffentlichen Unterrichts des männlichen und weiblichen Geſchlechts ſcheint

man nicht durchweg einer Meinung zu ſein, ebenſowenig wie über die große Bewegungsfreiheit der Mädchen. Die Nachteile dieſes freundlichen Syſtems werden in Wort und Schrift hervorgehoben. — Im allgemeinen geht bei uns die Rede, die Amerikanerin ſei dem Amerikaner vorzuziehen. Nun natürlich, das iſt überall das Gleiche auf der Erde! In Amerika ſoll die Frau auch der geſcheitere, gebildetere Teil ſein. Ich wage es nicht, die Richtigkeit dieſer Bemerkung zu beſtreiten, in einer handvoll Wochen lernt man die Frauen in ihrem innerſten Weſen nirgend kennen. Ich will nur ſagen, daß man in Amerika ſelbſt die Stellung der Männer anders beurteilt. Ja, früher hätten die Männer nur für „business“ Zeit gehabt, heutzutage aber verlange man in der wirklich guten Geſellſchaft unabweislich von ihnen, daß ſie auch gebildete Männer ſeien. Wer hier perſönlich wirklich geſchätzt ſein wolle, müſſe ſeine akademiſchen Grade erreicht haben. Und nun hege ich die ketzeriſche Anſicht, daß der Mann, wenn er ernſthaft eine Sache beginnt, dieſe in der Regel gründlicher durchzuführen verſteht, als die Frau. So weit der flüchtige Blick, den ich thun konnte, reicht, beanſprucht die Mehrheit der amerikaniſchen Damenwelt, trotz Erlangung leitender öffentlicher Ämter in einigen Staaten und Fortfall mancher europäiſcher Schranken im

Studiengange wie in öffentlicher Wirkſamkeit, aber gar nicht, gerade auf geiſtigem Gebiete zu ſtrahlen. Das „new and prominent woman“ (die Frau des Südens widerſpricht überhaupt der des Nordens), ſteht ſo ziemlich auf iſolierten Höhen wie bei uns. Am Putze hängt, zum Putze drängt doch alles, ſcheint auch hier das Leitmotiv des weiblichen Gros zu ſein. Dies iſt aber auch ein Zug, der in weiſer Beſchränkung zur vollen Liebenswürdigkeit der Damen ſogar unentbehrlich erſcheint. Die amerikaniſchen Damen beſitzen ihn, glaube ich, noch ſtärker als die unſrigen, vor allem verſtehen ſie ihn häufig mit vollendeter Grazie auszunutzen. Die erquickende Natürlichkeit der Umgangsformen iſt nicht immer rein natürlich; ſie iſt zum Teil Kunſtprodukt, doch ein durchaus nachahmenswertes. Dieſe Pflege der Eitelkeit führt zum guten Geſchmack, und der herrſcht hier in Kleidern und Manieren ſicherlich augenfälliger als bei uns. Eine der verbreitetſten Anſchauungen bei uns iſt die vom magenkranken, nervenüberreizten Amerikaner. Nun ja, es exiſtieren ja wohl ſolche Leute. Weit typiſcher aber iſt die erſtaunliche körperliche Entwickelung dieſes Miſchvolkes. Und wehe uns, wenn wir uns nicht auch darin, wie in vielen anderen Dingen desſelben energiſchen Fortſchrittes befleißigen. Man ſehe ſich hier einmal dieſe prächtigen

Kinder der beſſeren Stadtteile New-Yorks an, Großſtadtkinder mit roſigen Backen, Jungen und Mädel mit Beinen von ſtrotzender Kraft. Und dann dieſe Fülle von bildſchönen, hochgewachſenen Frauengeſtalten! Bei uns ſieht man kaum einzelne ſolcher, hier auf der Straße zu Dutzenden, ſo verblüffend ſchön gewachſen, daß man unwillkürlich ſtill ſteht, um ihnen nachzuſchauen; und in den Feerieen des Broadway-Theaters gehen einem faſt die Augen über ob der wunderſamen Mädchenfiguren, die in einem Garderegiment als Flügelmänner dienen könnten, ohne durch dieſe enorme Größe ein Jota an weiblicher Grazie zu verlieren. Dazu die feingeſchnittenen, ſympathiſchen Geſichter! Hier müßte das Dorado der Bildhauer ſein; hier, wenn irgendwo, finden ſie die Modelle zu der Münchener knidiſchen Aphrodite wieder! Doch ich will mein hohes Lied auf dieſen edlen Typ des amerikaniſchen Weibes lieber abſchließen, da ich meine Reputation als verheirateter Mann nicht gefährden möchte. Auf eine der verſchiedenen Urſachen dieſes auffallenden Reſultates der Raſſenverbeſſerung ſei noch verwieſen: auf die ſorgfältige Pflege der harmoniſchen Kraftentfaltung! Im Zentral-Park ſieht man Jünglinge einherſprengen, barhäuptig, zuweilen auf ungeſatteltem Pferde; junge Damen reiten in großer Zahl (einige extravagantere auch wohl barhäuptig,

mit entfeſſeltem Haar). Dieſe jungen Leute treiben Golf und anderen Sport mit derſelben Rückſichtsloſigkeit und überſchäumenden Lebenskraft. Sie ſind es, die in ihren Kreiſen mit dazu beitragen, daß ein ausnehmend ſtarkes Amerikanertum erwächſt, ein neues Geſchlecht, das, wenn es ſo weiter geht, uns im Laufe der Zeit in die zweite Klaſſe des Menſchentums zurückdrängen wird. Und dieſe Neuen gehen nicht nur im Sport auf, ſondern ſie ſtreben rückſichtslos danach, das Wort vom geſunden Geiſt im geſunden Körper zur Thatſache zu machen. Wie viele andere Leute, ſo könnten auch unſere Erzieher mancherlei in Amerika lernen!

Jede Nation lerne von der anderen! Auch wir Deutſchen ſind wieder Vorbild für Amerika, oder könnten es wenigſtens ſein. Und nicht nur Amerika, Europa ſelbſt bietet uns Nachahmenswertes. Z. B., da mein Büchlein der Pflege des Sports, ſpeziell des Waſſerſports, das Wort redet, kann ich mir es nicht verſagen, zur Anregung für deutſche Damen eine Stelle aus einem flott geſchriebenen, im Jahrbuch 1902 des Kaiſerlichen Yachtklubs enthaltenen Bericht über die Thätigkeit der deutſchen Yacht „Mimoſa", als Schluß zu dieſem amerikaniſchen Kapitel zu zitieren. Es heißt da über eine intereſſante Regatta in Kopenhagen:

„Der dritte Renntag war den (däniſchen) Damen vorbehalten, und nie habe ich eine eigenartigere Veranſtaltung geſehen, als dieſe Kämpfe in vierzehn Einheits-Yachten, von unerſchrockenen, kampfesmutigen Damenhänden geführt und von einem, und in der größeren Klaſſe von zwei Herren bedient.

Ein friſcher Nord hatte den Öreſund mit Schaumköpfen bedeckt; die Bahn war wieder für eine Vorwindſtrecke und eine Kreuztour zurück ausgelegt, und es war herzerfreuend, wie die kampfglühenden Damen die Wendemarken rundeten, ſich unbekümmert um Toilette und Haarfriſur das Salzwaſſer um die manchmal ſehr, ſehr hübſchen Köpfe ſpritzen ließen und ſchließlich in nur kurzen Abſtänden ſämtlich ohne Havarien oder Unfall durchs Ziel gingen.“

VII.

Die Probefahrt des „Meteor“.

Zwiſchen New-York und Shooters Island iſt es eine hübſche Reiſe zu Land und zu Waſſer! Dazu betrug ſich das New-Yorker Wetter höchſt launenhaft. Manchmal ſchien die Sonne wunderbar, indeſſen erlebten wir drei Blizzards und eine Menge von Schnee-, Regen- und Sturmtagen. Unter dieſen Umſtänden war die Fahrt zur Bauwerft von Townsend und Downey nicht angenehm, und obgleich Tag und Nacht, wenn irgend möglich, gearbeitet ward, ſchritt die proviſoriſche Fertigſtellung der gänzlich gegen himmliſche Einflüſſe ungedeckt am Pier liegenden Yacht nicht übermäßig raſch voran. Kapitänleutnant Karpf, dem außer der ſpäteren navigatoriſchen Oberleitung der Yacht — wozu ihm der Kaiſerl. Marine-

Oberſteuermann Sell beigegeben war — auch ſonſt die oberſte Fürſorge oblag, hatte mancherlei Verdrießlichkeiten.

Urſprünglich war der 17. März als Tag der Seeklarheit ins Auge gefaßt worden, und zu dieſem Datum lag die „Alexandria“ der Hamburg-Amerika-Linie in Philadelphia als Begleitſchiff für die Ozeanreiſe bereit. Dieſe Linie mußte jetzt ihre Liebenswürdigkeit ein wenig teuer bezahlen und nach erheblichen Koſten ſchließlich die „Alexandria“ auf ihrer Route allein heimſchicken. Später trat die nach dem Mittelmeer für dieſelbe Linie fahrende „Scotia“ (die Fracht für Dünkirchen bekam) an ihre Stelle. Die engliſche Crew war inzwiſchen eingetroffen und an Bord untergebracht worden. Sie beteiligte ſich mit an der Einſetzung der Maſten, wobei der Großmaſt, der vielleicht beim Durchholen der Takel noch nicht recht in der Spur geſtanden hatte, oberhalb des unteren Decks einen Bruch erlitt. Zur Beſchaffung eines neuen Maſtes blieb keine Zeit, wenn die Yacht zur Kieler Woche verwendungsbereit ſein ſollte. Als Sicherung für die Ozeanreiſe wurde ein, genügende Haltbarkeit in Ausſicht ſtellender Eiſenring um den Maſtfuß gelegt. Mit dem Wunſche, vielleicht einen Ozean-Segelrekord erzielen zu können, wobei dem Großmaſte etwas zugemutet werden mußte, war es

nun — falls er überhaupt beſtanden — vorbei. Im Gegenteil, man ſah ſich auf erhebliche Vorſicht angewieſen.

Endlich konnte die Probefahrt und Abnahme des Schiffes am 31. März vorgenommen werden.

An dieſer Probefahrt nahmen teil außer Erbauern, Konſtrukteuren und deren Gäſten: Kapitänleutnant Karpf; Korvettenkapitän von Rebeur-Paſchwitz und Baron von Kapherr von der deutſchen Botſchaft in Waſhington; Cornelius Vanderbilt; Aliſon B. Armour; E. A. Willard; Generalkonſul Bünz; Emil Boas, der Vertreter der Hamburg-Amerika-Linie in New-York, und meine Wenigkeit. Der ausgezeichnete Cary Smith, eine ſympathiſche Perſönlichkeit, iſt bereits ein weißbärtiger Mann. Sein junger Kompagnon, Mr. Barbey, ein wahrer Hüne, ſtellt ſich äußerlich als ſein vollkommenes Gegenſtück dar. Ein gutmütiges Lächeln gleitet oft über ſein ehrliches, geſundes Geſicht. Man glaubt, ihm ſeine Abſtammung von einer der alten niederländiſchen Familien des Landes anzuſehen.

Cornelius Vanderbilt wurde wegen der ihm vom Prinzen Heinrich erwieſenen Leutſeligkeit viel in der Preſſe genannt. Er iſt nicht das reichſte, aber ein ſehr angenehmes, einfach auftretendes und thätiges

Mitglied der Vanderbilt-Familie. Seine Heirat hat wegen des Widerſtandes des damaligen Seniors ſeiner Zeit die amerikaniſche Öffentlichkeit lebhaft beſchäftigt. Die durch körperliche und geiſtige Gaben ausgezeichnete Mrs. Cornelius Vanderbilt ward vor ihrer Verheiratung anläßlich eines ſportlichen Beſuchs in Kiel bekannt, und daher datiert die Auszeichnung, die der Prinz gerade dieſem jungen Paare zu teil werden ließ.

Mr. Sheldon ſowie Mr. Ledyard, der Präſident des New-York-Yachtclubs, ſahen ſich leider an der beabſichtigten Teilnahme verhindert. —

Als wir auf einem Schlepper des Norddeutſchen Lloyd nach Shooters Island hinausfuhren, lag der Hafen von New-York in glänzendſtem Sonnenſchein da. Ein grandioſes und nun von uns zum letzten Mal geſchautes Bild. Nie hat die ins Blau ſich reckende, vom Patinaüberzug ſanft-grüne Bronzegeſtalt der Freiheitsgöttin mir tieferen Eindruck gemacht, als in dieſem Augenblick!

Beim „Meteor“ angelangt, ſahen wir mit Vergnügen die weißſchimmernden, untergeſchlagenen Segel; allein eine gewiſſe Troſtloſigkeit ergriff uns, als wir an Bord kamen. Das war nun Herr Downeys Verſprechen, zu heute ein ſegelfertiges Schiff zu liefern!

Der Gedanke erſchien lächerlich, es herrſchte einfach noch das Chaos. Zwiſchen den betreten ſich herumdrückenden Gäſten wimmelten die Arbeiterſcharen. Es wurde gefeilt, geſägt und gehämmert, die Glasſcheiben der Skylights wurden flüchtig verkittet eingeſetzt, Treppen feſtgenagelt u. ſ. w. Unter Deck war es nicht erbaulicher. Der Abgeſandte Delmonicos drückte ſich mit ſeinen kulinariſchen Schätzen — glücklicherweiſe nur kaltes Frühſtück — umher und ſchien zu verzweifeln. Im Logis vorn war es anders, und die beiden Parkers hatten ſich bereits beneidenswert behagliche Kammern geſchaffen. Kapitänleutnant Karpf und ich erblickten in dem wüſten Raum, der künftig des Kaiſers Kabine ſein wird, in den beiden für uns eingezimmerten Kammern, außer einer rohen Holzkoje und entſprechendem Schrank, neben teilweiſe roher, noch ungeſtrichener Holzverkleidung, überwiegend nackte Eiſenwände und rote Mennige.

Doch das Chaos, das durch Scharen von Reportern und Männern mit photographiſchen Apparaten noch verwirrter wurde, lichtete ſich mehr und mehr. Mit zauberhafter Schnelle entwickelte ſich allmählich ein normales Oberdeck, von dem jeder vertrieben ward, der nicht unbedingt berechtigt erſchien, dort zu verweilen. Einzelne Arbeiter blieben allerdings während der ganzen Probefahrt in Thätigkeit. Etwa um

zehn Uhr vormittags schwebte plötzlich die deutsche Kriegsflagge am Heck. Da hing sie nun, und die amerikanischen Reporter werden sich die Köpfe darüber zerbrochen haben, wie es kam, daß es nicht das von ihnen erwartete Sternenbanner war, was da flatterte. Gleich darauf schwebte der Clubstander zum Großtopp empor. Und nun ging's los! Der Kapitän vom Schlepper „Sumner" sollte der „beste im ganzen New-Yorker Hafen" sein. Möglicherweise war er es, nur heute hatte er kein Glück. Er wollte uns vom Pier achteraus zwischen zwei Duc d'Alben (in das Wasser eingerammtes Pfahlwerk, an dem Schiffe festlegen können) hindurch ins tiefe Wasser bringen, und zwar, indem er uns über den Achtersteven zog. Zur Sicherung war vorn vom „Meteor" eine Leine nach Steuerbord ausgebracht. Der westliche Wind setzte uns stramm hinaus; zudem lief eine immer wachsende Strömung nach draußen. Kapitänleutnant Karpf und Schiffer Ben Parker verlangten vom Schlepperkapitän, der zugleich Lotse war, er solle sicherheitshalber Breitseite an Breitseite schleppen, also längsseit des „Meteor" kommen. Der Mann verweigerte dies aber direkt und erklärte, er übernähme die Verantwortung, das Schiff auf seine Manier hinauszubringen. Da man ihm zutraute, daß er sich auf die Lokalverhältnisse besser verstehen müsse, ließ man

ihn gewähren. Der Erfolg war, daß „Meteor“ mit ziemlicher Fahrt achteraus ging, die vordere Leine brach und das ungeschützte Schiff nun so fatal gegen den hinter ihm an Steuerbord befindlichen Duc d'Alben sauste, daß das ganze Holzwerk des Hecks zerkrachte, und der Eisenrand an Backbord achtern, unter Bruch einer Reihe von Bolzen, sich tief einbeulte und verbog. Ich stand dicht daneben und sah den Schaden kommen; ich hielt mich fest, um nicht umgeworfen zu werden. Krachend und splitternd brachen wir dann das Rahmenwerk des Duc d'Alben auf. Es war eine Dummheit sondergleichen, an die man bis zum letzten Augenblick kaum glauben mochte. Glücklicherweise gelang es, rechtzeitig vorn eine Leine über den anderen Duc d'Alben an Backbord zu werfen und so weiteres Unheil abzuwenden. Die Gebrüder Parker befanden sich in höchster Aufregung und schalten den amerikanischen Kollegen heftig. Die Arbeiter auf den festlich beflaggten Schiffen, die sich in der Nachbarschaft in Reparatur befanden, schrieen, teils aus Sympathie, teils aus Hohn. Die Troß hatte längere Zeit vor dem Stoß schlapp um den Duc d'Alben gelegen; wenn der Schlepper rechtzeitig mehr in innerer Richtung angezogen hätte, wäre der „Meteor“ frei von jenem gekommen. Der Schlepper erklärte aber, im entscheidenden Moment sei ihm die Ruderkette ge-

brochen. Dies konnte ja wahr ſein; ſonſt wäre ſeine Dummheit zu unerklärlich geweſen. Auffällig blieb es aber, daß er ſich ſofort wieder „all right“ erklärte, als ein anderer Dampfer ſeine Aſſiſtenz anbot. Nun, glücklicherweiſe war bei dem enorm ausladenden Heck ein Schaden an vitalen Teilen vermieden worden; nur die Stimmung erhielt einen Stoß. Doch auch dieſe ſollte ſich bald wieder heben. Zunächſt geſchah es durch Speiſe und Trank, wonach unſere knurrenden Magen ſehr lebhaftes Verlangen trugen. Die „Servierung“ war köſtlich! Herr Cornelius Vanderbilt iſt ein eifriger Sportsman und als ſolcher an alle Schickſalsläufte gewöhnt; ich glaube aber nicht, daß er ſein Frühſtück jemals unter primitiveren Umſtänden eingenommen hat. Aber wir waren ſehr fidel und ſtießen auf better Luck des „Meteor“ an. Und dieſes kam denn auch und zwar splendidly!

Kapitän Smith von der Hafenpolizei und ſein Signalleutnant nahmen ſich freiwillig und ſachverſtändig unſerer an. Ihr Dampfer „Patrol“ ſchleppte uns hinaus und ſchwang uns durch alle Kompaßſtriche zur Beſtimmung unſerer Deviation. Und dann ergriff der „Meteor“ ſelbſt die Initiative. Es war etwa gegen zwei Uhr. Das mächtige Großſegel ging zum erſten Male hoch, der Klüver brach auf, und nun warfen wir die Schleppleine los, und das Stagſegel

und Schonerſegel entfalteten ihre Schwingen. Die Toppſegel blieben des herrſchenden Sturmes halber feſt. Es braute ſich nämlich mittlerweile mit der üblichen lokalen Rapidität ein unangenehmes Wetter zuſammen. Der Himmel hatte ſich dicht bewölkt, Böen mit Regen und Schnee fegten in einer Stärke von 7 bis 8 über die Bay. Wir blieben innerhalb der Narrows, dicht bei dieſen. Aber gerade in dem relativ beſchränkten Fahrwaſſer, nahe unter Land, bei ſtarkem Verkehr und gewaltigen Windſtößen zeigte der Schoner, was er konnte. Ich habe nie ſo etwas Promptes und Sanftes an Wenden bei einem ſo großen Fahrzeug geſehen. In zwanzig Sekunden waren wir ungeachtet dieſer Verhältniſſe über den anderen Bug! Und ſo verliefen alle folgenden Evolutionen: das nochmalige Wenden und das Halſen (die Wendung nicht durch den, ſondern vor dem Wind). Das herrliche Schiff parierte gleich dem feinfühligſten Renner auf der Stelle; man mußte wirklich vor lauter Vergnügen über das ganze Geſicht lachen. Aber auch ſonſt zeigte der „Meteor“ ſeine hervorragenden Qualitäten. Wir fuhren unter dem Druck der Böen mit unverminderter Segelführung und ohne ihnen im mindeſten durch an den Wind Gehen nachzugeben. Wir ſauſten mit unheimlicher Geſchwindigkeit dahin, unſeren ſchnellen Begleitdampfer weit

zurücklaſſend. Die Maſten bogen ſich, wobei mehr als ein kritiſcher Blick ſich auf den Großtopp heftete, das Schiff legte ſich bis zu 25 Grad über; in Strömen ſtürzte ſich das grüne Waſſer über das mit der Regeling in der See ſchleifende Fahrzeug. Mühſam hielt man ſich auf der Steilebene; alles, was nicht niet- und nagelfeſt war — und das war noch ſehr vieles — ſowie mancher Menſch, der nicht rechtzeitig Halt fand, rollte nach Lee. Auch eines unſerer Boote ſtürzte hinab, und zahlreiches Holzwerk trieb an der Leebordwand umher, bis der Strom durch die Seitenpforten abgefloſſen war. Das in Schaum eingewühlte Fahrzeug muß von außen einen wirklich bezaubernd ſchönen Anblick gewährt haben!

Nun beglückwünſchte man ſich an Bord, und alsbald ging folgende Depeſche nach Berlin: „Probe ſoeben beendet. „Meteor" in Geſchwindigkeit, Stabilität und Manövrierfähigkeit hervorragend. Reiſeantritt morgen. Allerunterthänigſten Glückwunſch. Rebeur. Karpf." (Auf den Namen des Marine-Attachés, Kapitäns von Rebeur-Paſchwitz, wurde nämlich der „Meteor" in Auftrag gegeben.)

Wir waren unter Tompkinsville zu Anker gegangen. Hier verabſchiedeten ſich unſere deutſchen und amerikaniſchen Freunde von uns. Man kann wirklich „Freunde" ſagen, wenn wir auch dieſes Wort

nicht ſo leicht gebrauchen wie die Amerikaner. Es ſind faſt immer Männer von angenehmſten Formen, und ſelbſt bei denen, die über Millionen von Dollars verfügen, zeigt ſich durchweg eine Anſpruchsloſigkeit im Auftreten, die manchem Deutſchen zu empfehlen wäre.

VIII.

Die Atlantikreiſe des „Metear“.

Nun waren wir Reiſegenoſſen allein an Bord und befanden uns zunächſt unter dem Druck einer abſpannenden Unruhe, in der der Menſch überall umherläuft, ohne etwas Geſcheites zu thun. Dazu ward es bitterlich kalt, und es regnete in Strömen. Unſere Robinſonade hatte begonnen; die Brücken mit New-York, obwohl deſſen Himmelskratzer dort noch drüben aus dem Grau herausdämmerten, waren abgebrochen. Intereſſantes New-York, gern hätte ich mehr von Dir geſehen! Doch nun ging es der Heimat entgegen, und das war erſt recht ſchön!

Auch der Übergang hatte ſein Schönes, wenngleich er zunächſt infam froſtig anmutete. Tückiſcher hätte uns der Wettergott gar nicht behandeln können. Aber der Tiefſtand des Barometers brachte keinen Tiefſtand der Aktivität und guten Laune mit ſich.

Ich bin nicht an den Beſitz eines Burſchen gewöhnt und „wurzelte“ daher ſelbſt los. In ſtundenlanger Thätigkeit wurden die Koffer, ſoweit dies nötig, herbeigeſchleppt und geleert. Die Kammer bekam ein immer gefälligeres Ausſehen; ich liebäugelte ſchon mit ihr und erfreute mich mit einem gewiſſen Stolz an Südweſter und Seezeug, das als hauptſächlichſte und charakteriſtiſche Zierde an irgend einem Nagel baumelte. So eine Schiffskoje hat ſtets etwas Trauliches, ſelbſt wenn ſie noch ungeſtrichen iſt. Den erſten Abend an Bord beſchloſſen wir dann, unter Kämpfen mit unſerem Ofen, der die ominöſe Nummer 13 trug, mit einem vorzüglichen Diner, zu dem die freundliche Hamburg-Amerika-Linie uns einen guten Tropfen geſtiftet hatte.

Unſere Beſatzung beſtand aus folgenden Leuten:

Kapitän Ben Parker,
Kapitän William Parker,
1. Maat Daniel Parker,
2. Maat George Parker,
1. Steward Edward Nye,
2. Steward Richard Lawton,
1. Koch John Mumford,
2. Koch John Lovel,
Zimmermann Edward Chidwick,
Bootsmann Henry Light,
Matroſen: John Shergold, Fred Parkins, William

Strugnell, Alfred Diaper, Thomas Parker, Daniel Youren, Daniel Diaper, Walter Diaper, William Chown, Henry Stedman, Robert Lever, William Diaper, William Barrett, Charlie Diaper.

Das Weitere möge hier in tagebuchartiger Form folgen:

An Bord des „Meteor". New-Yorker Hafen, 1. April.

Famos geſchlafen! Ein bißchen kalt war es freilich, und drei wollene Decken erwieſen ſich als gerade ausreichend. Unſer Wohnraum iſt überraſchend behaglich geworden. Gleichzeitig diente er als Wohn-, Speiſe- und Arbeitszimmer. Auch der Oberſteuermann fröhnt hier den nautiſchen Wiſſenſchaften. Nur Nr. 13 zeigt fortgeſetzt außerordentliche Tücke. Erſt rauchte er, was er konnte, dann ſtreikte er gänzlich, und jetzt, nachdem Ben Parker ihn eigenhändig in die Mache genommen und ihn klein gekriegt hat, ärgert er uns über den anderen Bug und glüht, als ob er zehn Dampfkeſſel heizen ſollte. Na, übermorgen oder bald darauf ſind wir im Golfſtrom, und dann verachten wir ihn überhaupt.

Bald nach Mittag geht's, ſo es dem lieben Gott und der amerikaniſchen Weitherzigkeit in der Zeiteinteilung gefällt, hinaus in den Atlantik. Ich habe drei Anzüge übereinander an und bin trotz Näſſe und

Kälte und heulendem Winde in erbaulichſter Stimmung; auch mein Reiſegefährte und Herr aller Reußen an Bord faßt die Dinge von der beſten Seite auf. Wenn es ſo weiter geht, wird die Sache großartig! Das Barometer ſteigt, wir werden an der Hinterkante vom Minimum laufen. Wir ſtecken von vornherein Reefe ins Großſegel.

Nun ein dreifaches Hurrah für den herrlichen „Meteor“ und ſeinen hohen Eigentümer! Lebe wohl, Du neue Welt, in zwei bis drei Wochen ſind wir hoffentlich nebſt unſerem Schiffchen wohlbehalten in der lieben, alten Welt jenſeit des großen Waſſers!

Nord-Atlantik an Bord S. M. Y. „Meteor“.
40° 53,8′ n. Br. 40° 56′ w. Länge. — 8. April 1902.

So, da hätten wir die Hälfte der 3180 Seemeilen! Juſt acht Tage in See — alſo eine ganz hübſche Leiſtung! Allerdings iſt dies nicht unſer Verdienſt allein; wir haben unſere Gluckhenne, die „Scotia“, doch vorſpannen müſſen und trieben ohne ſie noch verſchiedene hundert Meilen rückwärts in der Windſtille umher.

Zuerſt ſind wir ihr ſehr ſtolz durch die Lappen gegangen. Als wir am Nachmittage des 1. April den Anker lichteten und Segel ſetzten, lag die „Scotia“

weit draußen. Es wehte ſtark; die Signalſtation Sandy Hook zeigte das Signal: Nordweſtſturm. Trotzdem und obſchon die Seeklarheit des Fahrzeugs vielleicht eine idealere hätte ſein können, ging es vorwärts, herrſchte doch an Bord vor allem der Wunſch, die Verzögerungen auf der Werft einzubringen und dem Kaiſer die neue Yacht rechtzeitig für die Sommerregatten nach Europa zu ſchaffen. Der von 749,2 ab langſam ſteigende Barometerſtand ermutigte außerdem zur Abreiſe.

Großartige Seebilder boten die auf dem bewegten Waſſer einfahrenden vielen Schiffe; hier grüßte uns eine Flagge, dort eine heulende Dampfpfeife. Kokett, unter Schonerſegel, Klüver und Stagſegel überliegend, ſchoß die ſchlanke, weiße Yacht dahin; ſelbſtbewußt wehte die deutſche Kriegsflagge achtern an der Toppnant vom Großbaum, und an der hochragenden Spitze des Großmaſtes der Stander des Kaiſerlichen Yachtklubs. Sandy Hook wünſchte „glückliche Reiſe"! Um dem gerade wieder aus Europa eintreffenden Lloyddampfer „Kronprinz Wilhelm" zu begegnen, liefen wir durch den Main-Channel. Es war ein eigentümlicher Moment, als dieſer 15 000 Tons-Rieſe, der uns nach Amerika gebracht, an unſerem ungefähr 330 Tons haltenden Zwerge vorbeirauſchte. Beſatzung und Paſſagiere brachten uns ein Hurra und ließen

die Tücher im Winde flattern, und wir ſchwenkten unſere Mützen. Wir kamen an drei Wracks vorbei, deren Maſten aus dem Graugrün der Fluten ragten, alle Opfer eines der letzten Stürme bei unſichtigem Wetter. Das melancholiſche Gebimmel einer auf den Wogen ſich hebenden und ſenkenden Glockenboje tönte zu uns herüber. Es war ziemlich kalt und der Himmel mit Wolken bezogen; zwiſchendurch kamen Regenböen. Wir ließen die „Scotia“ laufen, da wir bei dem guten Winde allein beſſer vorwärts kamen. Bei dem roten Sandy Hook-Feuerſchiff gaben wir den Lotſen von Bord. Sein weißer Dampfer und ein Lotſen-Segelſchoner kreuzten draußen. Es war ein famoſer alter Mann, dem die langen, grauſchwarzen Augenbrauen wie Schnurrbartzipfel über die Augen wehten. Bei der bewegten See erſchien es für den Alten nicht leicht, in ſein Boot zu kommen. Er ſchüttelte uns die Hände und ſagte ernſt zu Kapitänleutnant Karpf: „May the Lord protect you.“

Freilich, wenn wir unſer kleines, in ſeinen Verbänden eigentlich nicht für den Atlantik geſchaffenes Fahrzeug anſchauten, das noch gänzlich unerprobt in ſchwerer See war, und deſſen Unvollkommenheiten wir andererſeits kannten, ſo wußten wir ſchon, daß dieſer Wunſch als nicht nur leichthin ausgeſprochen angeſehen werden mußte. Man dachte: „Wie wird es bei ſchlechtem

Wetter werden?“ Man befand ſich ja nur wenig mit der Naſe über Waſſer; die Bordwand reichte nicht einmal zum Knie, und zum Halt zog ſich hinten bloß ein Tau durch die niederen Meſſingſtützen. Das ganze Fahrzeug ſah verteufelt winzig aus! Gegen Abend zurrten wir den Großbaum für ſchwere See, da wir das Großſegel doch nicht gebrauchen wollten, und ſetzten das Vortoppſegel. Das letzte Stück amerikaniſcher Küſte war unter dem Horizont verſchwunden, homeward bound — nichts als Wolkenhimmel und höher und höher ſich hebende See; vor uns das große, öde Waſſer.

In beſter Stimmung nahmen wir abends unſer erſtes dinner in See ein. Noch hatte es die äußere Geſtalt eines ſolchen, mit feinem Tiſchtuch und feinem Geſchirr. Mir that eigentlich das prachtvolle, kaiſerliche Porzellan leid, von dem noch manches Stück in die Brüche gehen ſollte. Anſcheinend hatte man aber ſchon „Angeecktes“ ausgeſucht. Lädiertes Geſchirr darf übrigens nicht in anderen Beſitz übergehen, ſondern wird über Bord geworfen.

Hier ſei eine Schilderung unſerer inneren Einrichtung und — ſoweit dies zuläſſig — einiger der an Bord befindlichen „prominenten“ Perſönlichkeiten eingefügt: Unſeren Wohnraum, d. h. den von Kapitänleutnant Karpf und mir bezogenen, habe ich bereits

erwähnt; es iſt die künftige Kajüte des Kaiſers. Ich nehme aber nicht an, daß Se. Majeſtät beſonders viel darum geben würde, gerade jetzt darin zu hauſen. Ringsum ſind leichte, unverkleidete Holzriegelwände, die unaufhörlich eine entſetzlich knarrende Muſik ausüben; beſonders die vordere Querwand nach dem großen Salon hin, aus ſauber gearbeiteten, ſchräg liegenden Hölzern, erweiſt ſich als Virtuoſin erſten Ranges. Wir ſind darauf gefaßt, daß uns die ganze leichte Zimmerei einmal zuſammenbrechen kann — dann ſchweigen wenigſtens alle Pfeifen. Das Deck zu Häupten und die Bordwand (Steuerbord) iſt mennigerot geſtrichenes Eiſenwerk, dazwiſchen oben grau überpinſeltes Holz. An der Steuerbordwandung befindet ſich eine rohe Holzſtellage, eine Kombination von Spind, Kartentiſch, Kanapee und Bücherbord. Die vielen nautiſchen Werke ſind zu Dekorationszwecken unübertrefflich; in dieſer nützlichen Beſtimmung werden ſie kaum geſtört. Das Wenige, was gebraucht wird, findet dafür deſto intenſivere Benutzung. Das Kanapee iſt urbehaglich; notabene, ſo lange es trocken bleibt. Es wird von beinahe ſchwellenden, grünen, gelbgeblümten Polſtern bedeckt, eine Eleganz, die in dieſen Räumen etwas Verblüffendes an ſich hat. Die Polſter beſitzen außerdem den Vorzug, daß wir unſere Reiſebibliothek zwiſchen ſie einklemmen können, und

daß auf ſie deponierte Weinflaſchen weniger Tendenz zum Rollen zeigen als anderswo. Vor dieſem hochfeinen Sofa ſteht unſer Meſſetiſch — natürlich ein angebundener — ein etwas rauher Geſelle, auf dem die Schlingerleiſten ſchon von vornherein feſtgenagelt ſind. Dieſe Oberflächenkaſſettierung verhindert zwar unſere Teller nicht im geringſten, mit zehn Seemeilen Fahrt über ſie hinwegzuſchießen, ſetzt aber dafür allen Verſuchen, bequem darauf zu ſchreiben, den erfolgreichſten Widerſtand entgegen. Als Verſchanzung unſerer eigenen Perſonen gegen ein Hinüberſauſen an die gegenüberliegende Bordwand müßte dieſer Tiſch einfach erfunden werden, wenn Mr. Barbey dies nicht ſchon gethan haben würde. Wenn ich auf dem Sofa ſitze, hängt links von mir die Lampe und daneben der allerbeachtetſte Gegenſtand an Bord: das Barometer! Bisher lieben wir dieſes Barometer innig, weil es immer ſteigt; ſelbſt wenn ein Kuhſturm naht. Unter 765 thut es es jetzt überhaupt nicht mehr. Möge es bis zum Kanal ſo fortfahren! Neben dem Barometer hängt das nach meiner Anſicht ſchönſte Ausſtattungsſtück des ganzen Univerſalraumes: meine geſtreifte wollene Decke. Sie verhindert teilweiſe den Einblick in ein Gemach, deſſen man nicht näher Erwähnung zu thun pflegt. Ich hätte die Decke ſehr gut anders verwenden können und thue

mir auf meine aus rein äſthetiſchen Motiven entſprungene Selbſtloſigkeit viel zu gute. An derſelben Wand pendeln fernerhin ein Feuerauslöſcher, Regenröcke, Seeſtiefel, Südweſter u. ſ. w. Da ſie ohnehin in der Regel ſchon naß genug ſind, ſo ſchadet es ihnen nicht, wenn ſie in der Meſſe noch näſſer werden. Unangenehm iſt es nur, wenn es immer in die Schäfte und Ärmel hineinrieſelt und das Zeug von drinnen feuchter wird, als es je von außen werden könnte. — Gegenüber von mir erblicke ich drei Thüren. Vorausgeſetzt wir wollten Theater ſpielen, wären ſie ausgezeichnet ſinnreich angebracht. Da ſie anfangen, zu verquellen, laſſen ſie ſich nur mittels eines wütenden Krachs ſchließen. Sie führen in Kapitänleutnant Karpfs und in meine Kammer, ſowie dazwiſchen auf neutralen Grund, abermals in ein nicht näher zu erwähnendes Lokal. Von dieſer Sorte beſitzen wir noch ein drittes; es liegt alſo lediglich an uns, falls wir damit nicht auskommen. In allen dreien kann man ſich bei hoher See nur ſchwer behaupten; auch tückiſche Überflutungen mit geiſerartigen Waſſereruptionen kommen darin vor. Die drei Badewannen innerhalb dieſes Überſchwemmungsgebietes ſind bisher noch nicht von uns benutzt worden; grüne und blaue Flecken beim Baden zu bekommen, erſcheint nicht lockend.

Höchſte Sparſamkeit mit Süßwaſſer wird uns übrigens auf die Seele gebunden. „Man ſchütte ſchmutziges Waſſer nicht fort — bis man ſich nicht noch ein paarmal darin gewaſchen hat“, heißt es. Wir können eben nicht viel Waſſer nehmen, und auf einem Segelſchiff weiß man nie zuvor, welchen Wert einmal der kleinſte Tropfen haben wird.

Im Anfang ſchmückte ein prächtiger, rotgemuſterter Leinenteppich unſer Salondeck. Aber es wär' zu ſchön geweſen! Schon mußte dieſe ganze, durch Seewaſſer zerſtörte Pracht wieder abgeriſſen werden und dient in ſeinen elenden Reſten als Emballage für Sternſignale. Rechts an der Salonwand iſt noch eine Art von Kartenſchrank und Inſtrumentenregal hingezimmert; daneben klemmen ſich große Seekartenmappen. In dieſer Region wirkt unſer Oberſteuermann, der denkbar Pflichteifrigſte aller Navigateure. Er zählt zu der Klaſſe von Leuten, die uns keine andere Nation ſo leicht nachmachen wird. Beinahe wäre er gleich zu Schaden gekommen. Er machte eben eine Eintragung in die Karte, als das Schiff überholte. Mit progreſſiver Geſchwindigkeit ſegelte er an mir vorbei auf die gegenüberliegende Bretterwand zu und krachend mit dem Geſicht gegen ſie an. „Das koſtet ein ſchönes Naſenbein“, dachte ich. Es ging indeſſen noch glimpflich mit einer zerſchundenen Naſe und

einer mächtigen Stirnbeule ab. Tags darauf ſchlug ich den gleichen mißweiſenden Kurs ein, erwiſchte aber im Vorbeiſegeln glücklich den Thürknopf, den der Oberſteuermann nicht mehr faſſen konnte, und ſtoppte ſo rechtzeitig meine unfreiwillige Reiſe nach Lee ab.

Unſere Kammerkojen erinnern mich lebhaft an die Worte in der Bürgerſchen „Leonore“: „Sechs Bretter und zwei Brettchen“. Beruhigenderweiſe hat dieſes Bett kein Deckelbrettchen. So ſchmal es iſt, bietet es Raum genug, daß man wie ein Glockenklöppel in ihm hin und hergeſchleudert wird. Ich habe die raffinierteſten Abſtoppungsverſuche ohne Erfolg in ihm angeſtellt, bis ich dann gegen Morgen das Geſcheiteſte that, was man in ſolchen Lagen thun kann, nämlich: darüber einzuſchlafen. Wenn ich aber im ſchlafenden Zuſtande nicht über die Kante ſauſte und einige meiner mir ſehr teueren Gliedmaßen zerbrach, ſo verdankte ich dies jedenfalls nicht den nachdrücklichen Verſuchen des „Meteor“, mich mit einer ſolchen Beſcherung zu beglücken. Die Bullseyes — unſere runden Bordfenſter — leckten mehr oder weniger; gewöhnlich aber mehr. Bei mir war es ein offenbares Trieſen, dem der brave Zimmermann zunächſt vergeblich Abhilfe zu ſchaffen verſuchte. Dieſe Thätigkeit der Bullseyes erweckte den Neid der Deck-

verſchraubungen. Kurz und gut, bald begann es von allen Seiten zu plätſchern, ſowohl im Univerſalraum wie in den Kammern. Tapp! Tapp! Tapp! gluckerte es auf meine Bettdecke, und Tapp! Tapp! Tapp! ſpritzte es mir kühlend auf Stirn und Naſe. Meine Cigarrenkiſte ſchien das beſondere Ziel aller ehrgeizigen Waſſer zu ſein; das war das Allerſchmerzlichſte. Der Fußboden vor der Koje war natürlich geeigneter für Padden als für meine bloßen oder beſtrumpften Füße. Zur Belohnung genoß ich dafür ein eigenartiges Naturſchauſpiel: Meerleuchten in der Kammer! Dieſes war mir vollkommen neu. — Auch Kapitänleutnant Karpf erhielt ſeinen Teil. Der Überfluß des Schmutzwaſſertanks ergoß ſich in die Waſchſchüſſel neben ſeinem Bett und rikoſchettierte von dort mit größter Präziſion ihm mitten ins Geſicht.

Nun, ſchließlich ſchlief man doch, nachdem man den künftigen Rheumatismus geſegnet hatte; und dann gab es auch wieder beſſere Tage, in denen man einigermaßen in den trockenen Gleichgewichtszuſtand zurückgelangte. Im Univerſalraum waren derweilen die hochfeine grüne Tiſchdecke und das noch hochfeinere Damaſt-Dinerlinnen verſchwunden. Bei der Laterne ſaß man im dunklen, triefenden Raum und balanzierte Suppenteller und Weinglas, indem man nach Fauſtiſchem Rezepte im Genuſſe nach der

Begierde ſchmachtete und in der Begierde nach dem Genuß. Der Steward wollte uns alles ſo vollkommen wie möglich machen, wobei eines ſchönen Tages das halbe Diner durch die Luft flog und gegen die Wand gegenüber knallte, während der Steward ſo heftig von einer ſich losreißenden Kartenmappe getroffen wurde, daß er ſich vor Schmerzen krümmte. Unſer Raum wird übrigens, wie ich zu erwähnen vergaß, durch ein hübſches Skylight (Oberlicht) erhellt. Vor einigen Tagen gefiel es dem Ausläufer einer „Grünen See", an Deck zu klettern. Zuerſt nahm er ſich den Kommandanten eine Strecke mit, bis dieſer ſich feſthielt, und dann ergoß er ſich durch eine ſchmale Öffnung des Skylights. Unten bekam ich die Beſcherung und mit mir der ganze wiſſenſchaftliche Apparat — Segelhandbuch, Loggbuch u. ſ. w.

Die anderen Räume unter Deck ſeien nur kurz erwähnt. Unter uns befindet ſich eine Laſt, in der Koffer ſtecken; hinter uns die künftige Ladies cabin nebſt Treppe und einer Segelkammer. Die Ladies cabin kann ihrer Beſtimmung unmöglich weniger ähneln, als in ihrem derzeitigen chaotiſchen Zuſtande. Vor uns reicht von Bord zu Bord ein großartiger Raum, der künftige Speiſeſalon. Zur Zeit ſieht er der Ladies cabin verzweifelt gleich, nur iſt er noch leerer. An der einen Bordwand liegt Quiſtorf, der

havarierte Burſche des Kapitänleutnants Karpf, der neulich, mit ſeiner ganzen Ruheſtätte gegen die abgenommene Bugverzierung des „Meteor“ prallend, „über Stag“ gegangen iſt und ſich dabei eine gar nicht unerhebliche Verwundung unter dem einen Knöchel zugezogen hat. In Ermangelung einer anderen Autorität bin ich Schiffsdoktor, wobei mich die mitgenommene Reiſeapotheke fachgemäß unterſtützt. Das Beſte zur Heilung trägt Quiſtorf ſelbſt bei, indem er mit einem wahren Murmeltiertalent ſich über alles Üble des Daſeins, was er nicht ändern kann, hinwegſchläft. Auch der Oberſteuermann hat ſich ein trockenes, wiſſenſchaftliches Lager errichtet, auf dem er unermüdlich die höchſten Rätſel der Navigation löſt und zu anderen Zeiten ebenſo gründlich zu ſchlafen vermag. Vor dem Salon erſtreckt ſich die Küche, momentan der behaglichſte Raum im ganzen Schiffe.

Hier walten außer dem Koche die beiden Stewards. Der Kajütenkoch und der Kajütenſteward befinden ſich ſchon ſeit längeren Jahren im Dienſte des Kaiſers, der ſie ſehr ſchätzt und ſtets beſonders gnädig begrüßt, wenn er an Bord kommt. Yachtſteward und Yachtkoch ſind Berufsſpezialitäten, die eine hervorragende Gewandtheit erfordern. Unſer Koch trägt einen flotten, rötlichen Schnurrbart; der glattraſierte Steward ſieht mit ſeiner erſtaunten Miene ſo aus, als ob er ſchnur-

Kapitänleutnant Karpf und Johannes Wilda.
Nach einer Photographie des Verfaſſers.

Auf dem Vordeck des „Meteor“.
Nach einer Photographie des Verfaſſers.

ſtracks aus einem Dickensſchen Roman in eine ihn ungemein überraſchende Welt hinausträte. Er macht alles auf das Tipfelchen genau ſo, wie er es ſelbſt für richtig hält, und kein Haar breit anders; dabei iſt er von unermüdlicher Sorge für uns. — In die Küche münden je zwei Kammern, in denen der Oberſteuermann und der erſte Steward, der erſte Koch und der zweite Steward, ſowie Kapitän William Parker und ſein Bruder Dan Parker, der erſte Maat, kampieren, während die vierte Kammer von Ben Parker, dem zweitälteſten der Brüder, aber erſten Kapitän, allein bewohnt wird. Ben Parker iſt ein bemerkenswerter Rennyachtſegler, einer der begehrteſten Künſtler in ſeinem Fache. Seit 28 Jahren ſegelt er in Regatten, wobei er zahlreiche erſte Preiſe errang, einmal dreißig in einer einzigen Saiſon! Das bedeutet gleichzeitig eine recht hübſche Zulage zu einem auskömmlichen Gehalt. Wenn man Ben Parker kühnen, verſchlagenen Blicks, einen ironiſchen Zug um den Mund, während ſeine ſtarke Naſe und ſchwarzer Schnurrbart unter dem Südweſter herausragen, ſeine Segel preſſen ſieht, ſo macht das beſonderes Vergnügen. Der Vetter George Parker, der zweite Maat, iſt ein Seemann von echtem Schrot und Korn. Die Parkers ſind verheiratet, ihre Familien leben in Southampton. Auch die meiſten der Matroſen ſind ver-

heiratet, engliſche Fiſcher, die im Winter in der Biscaya und anderen ſchönen Gegenden ein rauhes Daſein führen. Teils bildeten ſie die alte „Meteor"-Crew, teils wurden ſie von anderen Yachten her geheuert. Durchweg zeigen ſie ſich als willige, gute Leute und zuverläſſige Arbeiter. Die Leute tragen ſämtlich ſtruppige Schnurrbärte; es ſind ſtarke Kerle, die in ihrer jetzt ungewählten Kleidung, in Seeſtiefeln, mit alten, roten oder blauweißgeſtreiften Zipfelmützen famoſe Seemannstypen abgeben. Unter den 14 Matroſen befindet ſich noch ein fünfter Parker. Wie die meiſten Zimmerleute es ſind, iſt auch der unſerige eine Perle. Seine ſchlanke Geſtalt ſieht man immer bei irgend einer Klüterei beſchäftigt. Die leidliche Bewohnbarkeit unſerer Kammern dürfen wir lediglich dieſem guten Burſchen zuſchreiben, der an Gefälligkeit höchſtens noch von dem Oberſteuermann Sell übertroffen wird.

Nord-Atlantik den 13. April.

Das letzte Drittel! Das letzte und ſchwerſte! Doch ich will den nautiſchen Verlauf unſerer Reiſe von New-York aus ſchildern. Wir ſteuerten alſo mit ſüdöſtlichem Kurs und 7—8 Seemeilen Fahrt in den Atlantik hinaus. Bald konnten wir auch das Vortoppſegel ſetzen, während der mächtige Baum des Großſegels, der für die Reiſe keine Benutzung finden

ſollte, für See gezurrt wurde. Das Anerbieten der „Scotia“, uns jetzt die Schleppleine zu geben, wurde, wie ſchon erwähnt, abgelehnt; wir kamen bald raſcher vorwärts, als ſie mit ihren zehn Meilen. Den Anweiſungen des Segelhandbuchs für den April gemäß beſtand unſer Projekt darin, ſo weit wie möglich ſüdlich zu gehen, dann im Golfſtrom öſtlich, und ſpäter, nördlich von den Azoren, den Kurs auf Kap Lizard zu nehmen; wir hatten dann überwiegend weſtliche, uns fördernde Winde zu erwarten, was freilich nicht durchaus zutraf. Das Barometer ſtieg noch an demſelben Tage von 749,2 auf 750,2 Millimeter. Die dunkelvioletten, ausgefranſten Wolken des Weſthimmels und der in Wolken verſchwindende rote Sonnenuntergang deuteten auf das Eintreffen der Warnung Sandy Hooks hin. Der nordweſtliche Wind blies dann auch am nächſten Tage bis zur Sturmſtärke 8 und erzeugte eine äußerſt grobe, hinter uns herlaufende See. Das erſchien aber gerade als das, was wir brauchten. Der „Meteor“ bewies, daß er dem „Lenzen“, dem Herlaufen vor dem Sturm, und zwar dieſes Mal unter Klüver und Breitfock, beſtens gewachſen war; er ſchwamm wie eine Ente! Um 4 Uhr am Morgen des 2. April verloren wir die „Scotia“, die trotz unſerer beſchränkten Segelführung nicht folgen konnte, außer Sicht. Wir brachten einen Ölſack aus, um

durch ausfließendes Öl die wie hohe Hügelketten anstürmende achterliche See zu brechen; die Leine des Patentloggs schleifte oft hinter uns auf hohem Berge, während wir tief im Thal standen. Trotz der circa 50 Meter des „Meteor" befand sich dieser dann inmitten zweier Wellen auf der Ebene von Thal zu Berg, während die Entfernung von Berg zu Berg die doppelte Länge maß. Es sah höchst elegant aus, wie sich die gleich einem Wasserfall niederbrechenden Schaummassen rechts und links hinter dem Heck teilten und dann nach vorn zu in gewaltiger Steilebene wieder emporrauschten. In der Nacht stieg die Windstärke bis auf 9 der Beaufort-Skala. Wir feuerten zwei weiße Sterne für die „Scotia", die jedoch unbeachtet blieben; unsere Gluckhenne befand sich also weit unterm Horizont. Das Barometer war inzwischen auf 755,5 gestiegen. Wir schöpften Wasser von beiden Seiten, und die Leckagen unter Deck nahmen rapide zu.

Am Donnerstag lief bei nur durchschnittlicher Windstärke 6 doch hohe See. Unser letztes Etmal unter Segel (d. h. zurückgelegte Distanz innerhalb 24 Stunden) betrug 225 Seemeilen. Wir befanden uns schon auf 39° n. Breite und ca. 64 w. Länge im südlichen Teil des Golfstromes, und die Temperatur machte sich angenehm geltend. Bei einem so stark schlingernden, niederen Schiffe ist das Bekommen einer

genauen Sonnenhöhe mittels des Sextanten nicht leicht. In kunſtvoller Grätſch-Balance gelang es Kapitänleutnant Karpf und dem Oberſteuermann indeſſen meiſtens doch, das ſchnell entweichende Geſtirn rechtzeitig zu faſſen.

Die mittlerweile ganz roſtig und überflüſſig gewordene „Nr. 13“ wurde abgebrochen; der noch vor der Abreiſe eingehandelte Petroleumofen fand aber keine Verwendung mehr. Wir hatten eine etwas nördlichere Poſition, als nach dem mit der „Scotia“ verabredeten Kurs. Kapitänleutnant Karpf vermutete die „Scotia“ um 7 Uhr abends quer ab, ſüdlich von uns. Wir ſchoſſen Sternſignale, und ſiehe da, quer ab, etwa 12 Seemeilen entfernt, blitzte der Antwortſtern auf: wir hatten uns wieder gefunden! Bei zeitweilig ſchwächer werdendem Wind und hoher Dünung, einer Situation, die keinem Segelſchiffe erfreulich iſt, erſchien das recht angenehm! In der Nacht ſetzten wir bei auffriſchendem Winde zum erſten Male das dreieckige, etwas bauchig geſchnittene Großſturmſegel. Dieſes trauten wir dem havarierten Maſte zu, aber nicht das eigentliche Großſegel. Am nächſten Morgen fragte die „Scotia“ an, ob wir geſchleppt werden wollten, was wir zunächſt abermals verneinten. Erſt nachmittags ließen wir uns bei abflauendem Winde dazu herbei und liefen nun unſere zehn Seemeilen

pro Stunde. Die Segel blieben zur Stütze dabei geſetzt. Mit einem verliebten Lächeln legte der Zimmermann ſein ſtrahlend blankes Beil in eines der Deckboote. Aha! der Mann rüſtete ſich ſchon für das Kappen der Schlepptroß!

So ein Schleppleinenehmen oder „Anfaſſen", wie der Kauffahrteiſchiffer ſagt, iſt ein ſehenswertes Manöver. Der Schlepper dampft langſam nahe an der Luvſeite vorbei und läßt eine dünne Leine an einer ſchwimmenden Boje achteraus treiben. Bei uns hält man am Bug eine Leine mit Wurfanker bereit. Beide Schiffe manövrieren dann mit dem Ruder ſo, daß die ſchwimmende Leine uns an den Bug treibt und nun mittels des Wurfankers gehakt und aufgeholt werden kann. Eifrige Hände bemühen ſich, ſie einzuziehen, und alsdann erſcheint eine dickere Leine, welche auf dem Schlepper an die dünne geknüpft worden war. Nach einigem weiteren Einholen wird die Arbeit immer ſchwerer. Warum? Das zeigt ſich, indem das Ende einer wiederum an die ſtärkere Leine befeſtigten dicken Troß zum Vorſchein kommt, die eigentliche Schlepptroß. Alle Mann holen ſie ſo weit an Bord, bis ſie mehrfach um den Vormaſt geſchlungen und mit dem Ende um das Spill gelegt werden kann. Liegt ſie hier ſicher, ſo wird dem Schlepper das Zeichen zum Anziehen gegeben. Der

Moment, in welchem die Troß ſteif kommt, wird mit Spannung erwartet, denn es iſt dann immer ein Brechen möglich. Bei ſchlechtem Wetter wachſen natürlich die Schwierigkeiten dieſer Arbeit. Übrigens ſchwebt die zwei- bis dreihundert Meter lange Tauverbindung nicht ſtarr in der Luft wie ein Draht, ſondern ſchleift bis auf die Enden im Waſſer. — Wir nahmen zunächſt nur eine Troß, an Backbord.

Am Sonnabend paſſierte nichts Sonderliches. Wir trafen öfter auf treibende Balken, vor denen uns die „Scotia" gelegentlich mit der Dampfpfeife warnte; manche waren ſchon ganz von Muſcheln bewachſen. Das Barometer ſtieg immer noch; es wehte ſchwach aus Südoſt, und es gab ein paar herrlich warme Abende. Wir ſtanden oder lagen an Deck. Die Luft fächelte milde, wie im Paſſat; befanden wir uns doch auf ſicilianiſcher Breite! Aus der tiefſchwarzen See, die bei Tage inzwiſchen das prachtvollſte Blau angenommen hatte, phosphoreszierten die Schaumrücken, und Tauſende von grüngoldenen Funken, manchmal ganze Feuerroſetten, funkelten aus dem leuchtenden Silber um das Schiff. Ganz ruhig ward die See niemals.

Am Sonntag, 6. d. Mts., fand der „Meteor" Gelegenheit, ſeine vorzüglichen Schwimmeigenſchaften auch bei ſchwerer ſeitlicher See zu beweiſen. Von

einer Sonntagsſtimmung merkte man nicht viel. Wir blieben in unſeren älteſten Koſtümen; an Deck zogen wir Seeſtiefeln, Gummirock und Südweſter darüber. Sogar der „Kirchenſchnaps" ward vergeſſen. An dieſem Tage hatten wir den höchſten Barometerſtand mit 769 mm. Von jetzt ab begann dieſer rapide zu fallen; das bedeutete nichts Gutes! Bei ſchwerer ſüdweſtlicher See und Regenböen arbeitete das Schiff faſt beängſtigend. Vormittags gab es plötzlich einen ſchußartigen Knall: die Schleppleine war dicht vor dem Bug gebrochen! Wir tanzten wieder allein dahin; bei den Rieſenwellen war an eine Herſtellung der Verbindung gar nicht zu denken. Wir ſetzten das Schonerſegel des Fockmaſtes mit zwei Reefen. Am Abend hatte der Wind ſo weit abgeflaut, daß wir abermals (an Backbord) Schlepp und zwar mit doppelter Troß nahmen. Inzwiſchen waren wir etwas früher, als wir es gewollt, auf 44° 55′ weſtl. Länge zur nördlicheren Kursänderung auf Lizard zu — Oſtnordoſt ¼ Oſt rechtweiſend — gezwungen worden. Damit kehrten wir auch unſerm ſüdlichſten Punkt, 38° 58′ nördl. Breite, den Rücken.

Dienstag, 8. d. Mts., brachte abermals ſchönes Wetter. Um Mittag feierten wir auf 40° 56′ w. Länge die Zurücklegung der halben Diſtanz nach Europa mit einem Sekttrunk. Unſere Breite betrug 40° 53′

8" N. Am Mittwoch arbeiteten wir wieder im Nordweſtſturm bei Windſtärke 8. Das Barometer begann nun unheimlich zu fallen. Wir liefen mit unſeren Fetzen faſt den Dampfer aus, der trotz ſeiner Größe mehr Waſſer übernahm als wir; aber doch legten wir uns zuweilen die ernſte Frage vor, ob unſer „Blechtöpfchen" auf die Dauer das ſchwere Arbeiten aushalten würde? Die Leckagen waren nicht tröſtlich; andererſeits ergab die Peilung, daß das Schiff im Raum ſelbſt nur ganz unbedeutend Waſſer machte. Es kam immer nur darauf an, das Übernehmen einer ſchweren See, die die Deckverſchlüſſe eindrücken konnte, zu vermeiden, das heißt hauptſächlich auf gutes Steuern. An Deck hatten wir vier leichte, flache Boote, Kähne, die mir kein Vertrauen erweckten, obſchon gerade dieſe Sorte von den Neufundlandfiſchern benutzt wird. Aber vermutlich wären ſie zuerſt zerſchlagen worden und bei ſolcher See wenig günſtig ins Waſſer zu bringen geweſen. Am Donnerstag ſahen wir einen Kohlendampfer, ſonſt überhaupt kein Schiff, ein Beweis, wie wenig Hoffnung Schiffbrüchige auf dieſen Strecken außerhalb der Dampferrouten auf Antreffen fremder Hilfe haben.

Am Donnerstag hatte die „Scotia" in der wild laufenden See eine Maſchinenreparatur auszuführen, zu welchem Zwecke ſie ſtoppen mußte. Wir wollten

erſt in Schlepp bleiben, allein die Dünung ſchlug ſo bedrohlich unter unſer Heck, daß wir für deſſen Sicherheit fürchteten; zudem rollte der große Dampfer bedenklich auf uns zu. Wir ſchlippten alſo die Troß und gingen wiederum allein unſeres Weges. Es ward dies um ſo mehr nötig, als die „Scotia" die Troß in ihre Schraube bekommen hatte. Bei flauerem Winde ſetzten wir das Vortoppſegel; nachmittags aber hatte der Dampfer uns eingeholt, und wir ließen uns wiederum „anfaſſen". In ſolchen Augenblicken gegenſeitiger Nähe trat an die Stelle der Winkflaggenſprache auch wohl eine gemütlich ſchreiende, kurze Unterhaltung durch das Megaphon, den großen Schalltrichter.

Während des Bergens des Schonerſegels flog bei dem gewaltigen Schlingern der Baum über und riß den Bootsmann und den Zimmermann, die am Segel hingen, mit ſich und ſchlug ſie mit den Beinen gegen die Boote. Beide mußten zur Koje; doch ſchien nur der Bootsmann ernſtlicher verletzt zu ſein. Ich ſpielte abermals den Doktor, konnte aber nicht konſtatieren, ob der ſtark angeſchwollene Oberſchenkel des Bootsmannes gebrochen oder nur gequetſcht ſei. Die „Scotia" hatte keinen Arzt; außerdem wäre auch eine Bootsverbindung unmöglich geweſen. In der Nacht ging der Sturm unter heftigen Regenböen zeitweilig auf Windſtärke 9, Barometer 759,5 mm. — Freitag

trat dagegen Stille ein; allein die See ging hoch, das Barometer fiel auf 752,7 mm. Den folgenden Sonnabend, den 11. April, und die Nacht darauf werde ich für lange Zeit im Gedächtnis behalten.

Nord-Atlantik, 14. April.

Auf Andrängen Kapitänleutnants Karpf, dem das Wetter gar nicht gefiel, ließen die engliſchen Kapitäne noch am Freitag Abend die Stängen ſtreichen. Die Arbeit dauerte bei der neuen Takelage bis lange nach Dunkelheit. Die Leute ſchafften brav; oben in den hohen, wie toll ſchwankenden Toppen war das keine Kleinigkeit! Der Wind, der erſt langſam an Stärke zugenommen, wuchs raſch zum Sturm, der bald nach 10 Uhr abends die Stärke 10 erreichte. So blies er weiter, wobei eine himmelhohe See direkt gegen uns aufkam. Ich war noch ruhig zu Bett gegangen. Das ſchwere Arbeiten des Schiffes, das in ſeinen Grundfeſten erſchüttert zu werden ſchien, ſcheuchte mich dann aber wieder auf. Auf Veranlaſſung des Herrn Karpf wurde zweimal dem Dampfer Signal gemacht, langſamer zu fahren. Schließlich machten wir vielleicht noch $1^1/_2$ Meilen gegen die fegende See. Ich wundere mich noch heutigen Tags darüber, daß der „Meteor“ nicht aus allen Fugen ging und die Troß nicht brach. Die

furchtbarſten Seen fluteten von vorn über das ganze Schiff fort, dies ſchien geradezu in den Himmel ſteigen zu wollen und ſchoß dann ebenſo ſteil wieder in die Tiefen. Es war nachtſchwarz ringsum, nur auf den aufſchwellenden Bergrücken über uns fluteten die bleichen, phosphoreszierenden Flecken. Himmel und See war nicht zu trennen; es erſchien alles weich und ſeidig, und dabei warm. Die ſpritzenden, toſenden Schaummaſſen donnerten nur immer ſo über uns weg; wir ſtanden oft bis zu den Knien im Waſſer, und rings über Deck funkelten die fließenden Infuſorien gleich Leuchtkäfern. Der Ausdruck „ſchauerlich-ſchön“ war hier vollkommen am Platze. Der durch die Takelage heulende Sturm ſteigerte ſich in einzelnen Böen zeitweilig auf 11. Wenn die dem Dampfer gemachten Sternſignale fielen, beleuchteten ſie momentan das wildeſte Seebild, das ich je geſehen. Das ſchwankende Hecklicht der „Scotia“ verbreitete wohl einen gewiſſermaßen tröſtlichen Glanz, doch hätte ich es in dieſem Augenblick lieber weit ab gewünſcht. Alle Mann ſtanden zuſammengeduckt hinter dem achteren Luk; bei der Vermummung in Ölzeug und Südweſter erkannte man ſich im Dunkel kaum. Auf einmal hob eine von den über das Vorſchiff flutenden Seen mit donnerndem Schlage das Luk über dem Mannſchaftsniedergang ab; ihre Aus-

läufer brachen ſich durch das Skylight Bahn in unſeren Wohnraum. Nun mußten die Leute mit Lebensgefahr vorn dicht machen, damit das Waſſer ſich nicht in das Logis ſtürzen konnte. Wiederholt wurde das Steuerbordpoſitionslicht ausgeſchlagen und wieder entzündet. Ich ging ſchließlich nach unten und legte mich halbangezogen in die Koje, um, durch das Niederpraſſeln jener See aufgejagt, abermals nach oben zu klettern, wo ich nun, mich anklammernd, einige Stunden dem großartigen Schauſpiele zuſah. Abgeſpannt legte ich mich dann nochmals hin, und weil ich dachte, das Schlimmſte wäre vorbei, zog ich mich wieder ganz aus. Da ich bei dem entſetzlichen Toſen, Schlagen und Schüttelu nicht einſchlafen konnte, las ich ein wenig; aber das Schlafen hinterher gelang doch nicht. Plötzlich vernahm ich eilige Schritte und Rufen. Nun ſprang ich wieder empor und ſuchte lange vergeblich nach meinen Seeſtiefeln, die in die Laſt hinunter gefallen waren. Als ich nach oben kam, war es Tag geworden; allein, was man ſah, hatte nichts Ermutigendes. Unterm Bug war der Schäkel am Waſſerſtag des Bugſpriets gebrochen, daher jenes Rufen. Mit dem Waſſerſtag war aber das Bugſpriet geliefert, ebenſo Klüver und Klüver-leiter, und damit der beſte Halt für den Fockmaſt, der jetzt nur auf das kurz niedergehende Fockſtag

angewieſen ward. Wären die beiden Stängen nicht abends zuvor geſtrichen worden, ſo würden ſie jetzt mit größter Wahrſcheinlichkeit „von oben“ gekommen ſein. Nunmehr wurde auf Kapitänleutnant Karpfs Veranlaſſung die dicke Schlepptroß mit dem Beil gekappt, da zum Schlippen keine Zeit mehr blieb. Wir waren frei! Allerdings in kritiſchſter Lage. Es trat ein Moment höchſter Gefahr ein, da die Schiffer, um das wichtige Bugſpriet zu retten, das Schiff zeitweilig vor den Wind bringen wollten. Da türmte die See ſich, in wahrer Bedeutung des Wortes, derartig hinter dem Heck auf, daß das Begraben-werden unter dieſen furchtbaren, niederbrechenden Waſſerbergen in der nächſten Sekunde erfolgen mußte. Im letzten Moment noch wurde auf das Bugſpriet verzichtet, und das Schiff über Backbord an die See gebracht. Das erwartete Ereignis ließ auch nicht lange auf ſich warten. Mit einem Male ein im Toſen verhallendes Krachen, und der haltlos ſchwankende und nach oben ſchnappende, dicke Baum verſchwand mit Segel und allem daran in der tobenden See. Nun trat der wiederum kritiſche Moment ein, den Baum los zu werden, ehe er uns ein Loch in den Bug ſtieß. Er hämmerte gegen die dünnen Stahlplatten, daß man wohl beſorgt dabei werden konnte. Die Kapitäne und ſämtliche Leute arbeiteten etwa 20 Mi-

unten mit fieberhafter Anſtrengung. Das furchtbare Stampfen der Yacht erſchwerte jeden Handgriff. Gekappt konnte nicht werden, weil der Baum an Stahltroſſen hing. Es waren wirklich bange Minuten, bis das ſchwere Holz unſchädlich gemacht, beigezurrt längsſeit hing und übergenommen werden konnte. Kapitänleutnant Karpf dirigierte derweilen den Mann am Ruder, denn bei einer unvorſichtigen Ruderlegung mußten die Koloſſe doch über uns wegbrechen, weil das Großſturmſegel kaum wirkſam genug war, um das Querkommen vor die See gänzlich zu vermeiden. Auf einmal höre ich den Kapitänleutnant einen Warnungsruf ausſtoßen; durch das enorme Schütteln war die Steuerbordzurring des Schonerſegelbaumes gebrochen und dieſes mit der Gaffel zuſammengezurrte mächtige Holz befreite ſich und raſte nach Lee gegen das Pardun des Fockmaſtes, deſſen nach hinten laufender Stütze. Dann ſauſte es zurück, und nun abermals gegen das Pardun. Auch der Davit mit der Backbord-Poſitionslaterne geriet in Gefahr, was allerdings weniger ins Gewicht fiel. Ging aber jetzt der Fockmaſt, dann wäre auch der Großmaſt gegangen, und es hätte wohl unfehlbar geheißen: Adieu, „Meteor“! Die Leute ſtürzten ſich nun Hals über Kopf auf Schoot und Zurrings des loſen Baumes, und es gelang ihnen endlich, ihn feſtzuhalten und

niederzuzurren. Das treffliche Fahrzeug war ſonſt, von der Takelagenhavarie abgeſehen, vollſtändig intakt geblieben; die Peilungen ergaben wiederum, daß es kein Waſſer gemacht hatte, und es lag unter den ſchwierigſten Verhältniſſen unter Stagſegel und Großſturmſegel ſo gut bei, wie es nur irgend von ihm verlangt werden konnte. Die Wellenkoloſſe ſtürmten heran und brachen an dem durch unſer Abtreiben geglätteten Waſſer zuſammen; dazu trat der Ölſack in Thätigkeit. Es flaute auch merklich ab; die Gefahr blieb freilich, ſolange die See noch ſo wild lief, beſtehen. In ſolchen Stunden nimmt die Schwärmerei für die Großartigkeit des Meeres bedenklich ab; man iſt vielmehr geneigt, in jedem neu ſich heranwälzenden Wogenkamm einen perſönlichen Feind zu erblicken.

Die „Scotia" dampfte näher, fragte nach unſerem Schaden und ob wir ihrer bedürften. Wir bedurften keiner Hilfe, hätten auch ſchwerlich jetzt davon Gebrauch machen können. So lagen wir 24 Stunden bei. (Bekanntlich iſt „Beidrehen" oder „Beiliegen" ein Manöver, um ein Schiff bei zu ſchwerer See ſchwimm- und ſteuerfähig zu erhalten; es kommt dann nicht vorwärts und vertreibt aus ſeinem Kurs.)

Der Sonnabend verlief etwas trübſelig; das kleine Sturmſegel achtern hielt das Schiff nur mühſam

Das Achterdeck des „Meteor".

Nach einer Photographie des Verfassers.

Kapitänleutnant Karpf und Obersteuermann Sell beim Observieren.

Nach einer Photographie des Verfassers.

Digitized by Google

an der See, und die Dünung rollte gewaltig weiter. Wir lebten immer in der Befürchtung vor einer Erneuerung des Oſtſturmes; mit unſerer erſchütterten Takelage konnten wir hinfort keinen Sturm mehr gebrauchen. Wanten, Pardunen u. ſ. w., alles ſchlotterte, und die Kapitäne ſahen davon ab, dieſes ſtehende Gut hinten feſtzuſetzen, weil, wie ſie meinten, dann die Möglichkeit vorläge, daß der letzte Halt des Ganzen nach vorn, das Vorſtag, brechen könne. Gegen Abend riskierten wir, um nicht zu ſehr in nördlicher Richtung vertrieben zu werden, über Steuerbordbug zu gehen. Das Halſen gelang vorzüglich, ohne daß eine einzige See über uns brach. Wir lagen nun im ganzen beſſer; ſtampften freilich ſtärker, rollten dafür weniger. Man legte ſich mit dem Gedanken zu Bett: Was wird heute Nacht kommen? Zur Angabe unſerer Poſition feuerten wir zweimal für die „Scotia“ weiße Sterne.

Am Sonntag ließ die nordöſtliche Dünung nach; wir konnten wieder die Schlepptroß nehmen; da wir ſchlecht ſteuerten, gab dies viel Arbeit. Die Troß war nun erheblich kürzer geworden und außerdem der „Letzte Mohikaner“. Jetzt durfte ſie nicht öfter mehr brechen, weil wir dann nicht mehr geſchleppt werden konnten; auch durfte es nicht zu lange Beilieger geben, da der Dampfer von ſeinem Kohlen-

vorrat abhängig war. Die Frage, nach den Azoren, dem nächſten Lande, zu ſteuern, ward aufgeworfen, doch ſchnell wieder verneint. Noch wollten wir verſuchen, direkt vorwärts, auf den alten Kurs rechtweiſend ONO. 1/4 O. zu kommen. Vom Sonnabend zum Sonntag hatten wir nur ein Etmal von 48,1 Seemeilen zu verzeichnen gehabt. Beim Beiliegen trieb ſich längere Zeit ein ganz gewaltiger Hai von circa 20 Fuß Länge, faſt greifbar nahe, um unſeren Schoner herum. Hellgrün leuchtete ſein Körper; ſeine Bewegungen waren höchſt graziös; zuweilen ſchoß der ſchwarze Geſelle mit dem ganzen Rumpf über die Oberfläche. Ich verſuchte, ihn zu photographieren, doch legte er keinen Wert auf dieſen Vorzug und tauchte im entſcheidenden Moment unter. Als er endlich einſah, daß es mit dem erwarteten Leckerbiſſen dieſes Mal nichts war, verſchwand er wieder. Delphine zeigten ſich wiederholt.

Das Wetterglück bewies uns fortan ſeine Huld. Der Wind ſprang auf NW., und ſtatt der öſtlichen rollte nun eine ebenſo impoſante NW.-Dünung; ſie rüttelte uns zwar ſo arg, daß wir mit beiden Seiten Waſſer ſchöpften, ſonſt that ſie uns aber nichts. Am Montag hegten wir die Befürchtung, die Vorboten eines NW.-Sturmes zu ſehen; indeſſen das Wetter blieb ſchön, der Barometerſtand ſank langſam. Nach-

mittags plazierte Quiſtorf fürſorglicherweiſe eine Korkweſte in meine Kammer, die als Kopfkiſſenunterlage ausgezeichnet iſt. Der zunehmende, in der erſten Hälfte befindliche Mond ſchwamm in einem trüben Hof und einem ringsum geſchloſſenen Nebelring von großem Durchmeſſer. Das Wetter hielt ſich gegen Erwarten; wieder gab es eine ruhige Nacht, und heute Vormittag am 15. lachte der Himmel ſo ſonnig und lieblich, wie nur irgend wünſchenswert. Wir haben nur noch ca. 360 Seemeilen bis Lizard. Die Zahl der geſehenen Schiffe wächſt, das Waſſer geht ins Grünlich-Türkisfarbene über; Möven zeigen ſich. Das Meerleuchten hat aufgehört. Sobald die Sonne ein wenig lächelt, iſt unſer Steward nicht davon abzuhalten, das Damaſtlinnen aufzulegen; noch immer müſſen wir aber beim Speiſen wie Geizhälſe über unſeren Schätzen liegen, die im beſtändigen Echappieren begriffen ſind, wenn auch beim Zähneputzen, mit Glas und Bürſte in den Händen, nicht mehr die Poſe eines im Ausfall befindlichen Florettfechters angenommen zu werden braucht. Kurz, es iſt alles erheblich gemütlicher geworden, und der Humor, der nie völlig verſchwunden war, entfaltete ſich kräftig, auch ohne die Abſicht, daß, ſo naß es immer werden möge, der Gleichmut bis zum letzten Stündlein über die Oberfläche gehalten werden muß.

Nord-Atlantik, 16. April.

Zum letzten Male heißt es „Nord-Atlantik“! Das Mittags-Beſteck lautete: 9° 30′ Weſt. Heute Abend noch hoffen wir das Feuer von Biſhopsrock auf den Scilly-Islands in Sicht zu bekommen — Europa hat uns wieder!

Der heutige wunderbare Tag brachte uns bei weſtlicher Briſe flott vorwärts. Glück muß der Menſch haben, und Ende gut, alles gut! Heute wurde land-fein und landklar gemacht. Das hübſche Patina-grün, das alle Meſſingteile im rolling Ocean an-genommen, wich der urſprünglichen Blitzeblankheit. Aus der Laſt wurden, zum Kummer ihrer Beſitzer, mit dickem Schimmelpelz überzogene Koffer ans Tages-licht befördert. Ach, die armen Hausfrauen, was werden ſie zu der ſtockigen Garderobe ihrer Männer, die einſt ſo glänzend war, ſagen!

Der Oberſteuermann arbeitete ſchmunzelnd mit Lineal und Zirkel auf der Spezialkarte des Kanals herum. Ich ſchreibe, was das Zeug hält, um meinen Bericht für die morgende Ankunft in Southampton fertig zu bekommen. Morgen müſſen wir auch noch unſeren Signalgaſt von der „Scotia“ überſchiffen, der, abgeſehen von dem Signaliſieren, ein göttliches Leben geführt haben dürfte. Das bißchen Gymnaſtik mit den Winkflaggen wird ihn auch nicht umgebracht haben.

Eigentümliche Düfte zogen heute aus dem Eis- und Fleiſchſchrank durch das Schiff. Demnächſt wären wir mit unſerem Proviant „zu blocks“ geweſen. Es iſt erſtaunlich, wie lange ſich alles gut erhalten hat. Wir haben kulinariſch durchaus nichts entbehrt, allein es iſt doch nett, daß der Hafen winkt.

Im Kanal, 17. April.

Der letzte Tag in See! O, wie wundervoll horizontal wir liegen! Wenn man über vierzehn Tage lang nichts als „fliegender Bettſack“ geweſen iſt, weiß man das zu ſchätzen. Wir können dieſen Wetterduſel noch kaum faſſen, ſagt doch das Segelhandbuch: „Im Kanal herrſcht ſelten Windſtille“. Dank unſerer „Scotia“ geniert uns dieſe gar nicht. Dem treu-ausharrenden, umſichtigen Führer der „Scotia“, Kapitän Hauer, ſchulden wir übrigens beſonderen Dank; was ſeine koulante Linie ihm zur Pflicht machte, hat er trefflichſt ausgeführt.

Geſtern Abend um 8 Uhr wurde Biſhopsrock-Feuer vom Maſte aus geſichtet; in der Nacht um 2 Uhr paſſierten wir Lizard und heute früh 8 Uhr lag die maleriſche Felsküſte bei Start Point vor uns. Lachende grüne Fluren dahinter. Hurra! Wir heißten unſeren Namen und das Signal: „Melden Sie mich telegraphiſch meinem Eigner. Alles wohl.“

— Seine Majestät der Kaiser wird über diese Meldung höchlich erfreut gewesen sein; wir gedachten aber auch unserer jetzt aller Sorge enthobenen Frauen.

Wir nahmen nun unseren noch über Erwarten wohlerhaltenen Signalgast an Bord. Der Offizier, der ihn im Boot ablieferte, erzählte, Kapitän Hauer habe in jener Nacht vom 11. zum 12. gesagt: er sei schon oft über den Atlantik gekommen, aber auf dem „Meteor" hätte er nicht fahren mögen. So etwas von Schlingern und Arbeiten habe er noch nie gesehen. — Gegen 5 Uhr nachmittags werden wir bei den Needles sein, und unter eigener Segelkraft geht es dann nach Verabschiedung unserer treuen Gluckhenne den Solent hinauf und hoffentlich noch heute Abend vor Southampton zu Anker.

Southampton, 18. April.

Etwas später, als wir gedacht, machten wir unser Ankermanöver. Kapitän Hauer schleppte uns noch bis Cowes; dann schlippten wir die Troß und brachten dem östlich im Abenddämmern wegdampfenden, großen Kameraden ein dreifaches Hurra, das er mit seiner Dampfpfeife kräftig erwiderte.

Zum ersten Male gebrauchten wir nach New-York wieder unser eigentliches Großsegel. Toppsegel konnten wir ja der gestrichenen Stängen halber nicht setzen.

Wir machten bei der ſchwachen Briſe trotzdem ganz hübſche Fahrt. Man hatte die Empfindung, wie etwa ein Hund, der vom Liegen ſteif geworden iſt und ſich ſchüttelt. So ſchüttelt ſich auch der Yachtſegler im Gefühle der Befreiung, wenn er, ſeines Schleppers ledig, wieder auf die eigene Kraft vertrauen darf.

Im übrigen ſuchte man die dunkelnde Küſte eifrig darauf zu unterſuchen, ob ſie ſchon recht frühlingsgrün ſei.

Eine kleine, uns entgegengedampfte Dampfpinaß, die uns auch ſpäter an Land ſetzte, überraſchte alle unliebſam mit der Nachricht, in den engliſchen Morgenblättern ſei das Gerücht von dem totalen Verluſt des „Meteor" verbreitet worden. Wir hofften gleich, daß die deutſchen Blätter dieſem Schreckſchuß keine Verbreitung gegeben haben würden. Dem war denn auch ſo.

Es ſchlief ſich nach gutem Nachteſſen doch recht nett in dem ſicheren Himmelbett des behaglichen Hotel Radley in Southampton. Im Halbſchlafe glaubte man aber noch immer hin- und herzuwogen.

Noch in derſelben Nacht ſchickte Kapitänleutnant Karpf folgendes Telegramm an Se. Majeſtät: „„Meteor" ſoeben angekommen. Reiſe teils unter

Segel, teils im Schlepp zurückgelegt. Liefen vor Nordweſtſturm die erſten Tage. Schiff in jeder Lage, auch bei gröbſter See, hervorragend. Sonnabend Waſſerſtag in ſchwerem Oſtſturm gebrochen, Bugſpriet weggeſchlagen, aber geborgen. 24 Stunden beigelegen. Seitdem ununterbrochen im Schlepp bei gutem Wetter. Geſamtfahrzeit 16 Tage 2 Stunden. An Bord alles wohl." — Se. Majeſtät gratulierte darauf telegraphiſch zur glücklichen, ſchnellen Überführung. Er ſei über die gezeigten Eigenſchaften des Schiffes hocherfreut und dieſe Nachricht wäre der ſchönſte Abſchluß ſeiner an Bord des „Kronprinz Wilhelm" ſoeben gemachten Nordſeefahrt geweſen.

Kapitänleutnant Karpf begab ſich in den nächſten Tagen an Bord der in der Werft von Summers & Payne harrenden, ſchmucken „Iduna". Der „Meteor" ging ebenfalls dorthin, um überholt zu werden und nunmehr ſeinen eigentlichen inneren Ausbau zu erfahren. —

So war denn die Aufgabe der Führer des „Meteor" glücklich gelöſt!

Die Aufgabe war und konnte alſo nicht ſein, einen Ozean-Rekord für Yachten aufzuſtellen, ſondern es kam darauf an, die erſte Yacht, welche jemals unter deutſcher Flagge den Atlantik kreuzte, möglichſt wohlbehalten und möglichſt ſchnell ihrem Allerhöchſten

Eigentümer zuzuführen. Dieſe Aufgabe iſt beſtens gelöſt worden, wenn auch nicht ohne Sturm und Drang, wie das zerſtoßene Heck und der raſierte Bug, ſowie der faſt vom Winde verzehrte Stander des Kaiſerlichen Yacht-Klubs bekundeten. Der ſchöne, ja ſchwer zu übertreffende Schoner hat ſich unter Verhältniſſen, wie ſie bisher kaum irgend einem ſeiner Gattung zugeſtoßen ſind, als ein in jeder Beziehung glänzendes Werk der Schiffsbaukunſt erwieſen, und ſo möge er auch in Ausübung ſeiner eigentlichen Beſtimmung dereinſt den roten Aar von Brandenburg, die kaiſerliche Rennflagge, zum Siege führen!

IX.

Ein Vergleich und Heimfahrt nach Deutſchland.

Es war mir vom hohen Intereſſe, im unmittelbaren Anſchluß an die amerikaniſche Reiſe, einen kurzen Blick in engliſches Land und engliſches Leben thun zu können.

Woher mag die urwüchſige Kraft des amerikaniſchen Miſchvolkes ſtammen? Iſt ſie überwiegend britiſch-iriſch? Iſt ſie überwiegend deutſch-ſkandinaviſch? Tragen die ſonſtigen Beimiſchungen romaniſchen, ſlaviſchen, jüdiſchen und afrikaniſchen Blutes weſentlich mit dazu bei?

Eine gründliche Beantwortung würde natürlich ein vorangehendes gründliches Studium erfordern; ſie geht überhaupt über den Rahmen dieſes Schriftchens hinaus.

Ich möchte aber — was auch ziffernmäßig wohl zu begründen sein würde — die Frage nach Überwiegen des britischen Krafteinflusses bejahen, ohne den, wie ich glaube, über die Angaben der Statistik hinausgehenden geistigen und körperlichen Einfluß des Deutschtums zu unterschätzen. Prinz Heinrich bewunderte z. B., den Reiseberichten zufolge, besonders die Schönheit der Frauen in Milwaukee, einer Stadt, die einen hohen Prozentsatz an deutschem Blute aufweist.

Die Analogien, die Quellen amerikanischer Erscheinungen treten einem in Großbritannien auf Schritt und Tritt entgegen, und dennoch hat man in England deutlich das Gefühl, wieder in eine vertrautere Welt zurückgekehrt zu sein. Das Schaffen ist nicht mehr so nervös, das Verkehrsleben, die Presse, der Umgangston im Volk — kurz alles, was der Reisende zunächst beobachtet, scheint auf einen glatteren, freundlicheren, auf einen die Bildung einer älteren Kultur verratenden Ton gestimmt zu sein.

London imponierte mir bei weitem nicht so, als New-York; es sei denn durch das Enorme der Ausdehnung. Der Straßenverkehr übertrifft den New-Yorks, namentlich auch in der Ausbreitung; er erscheint aber teilweise gerade seiner veralteten Einrichtungen wegen bedeutend. Dieses Pferde-Omnibus-

Gedränge und Cab-Gewühl auf dem Holzpflaster ist die Folge des Mangels an modernen Verkehrsmitteln, der elevated railroads und der elektrischen Wagen. Die Architektur zeigt sich gegen die New-Yorks winzig, unansehnlich und vielfach düster. Dagegen verweisen das Solide, das der spielerigen deutschen Talmi-Pracht Abholde, und andererseits die Öde der Gleichmäßigkeit auf das Gemeinsame der beiden Städte. Dieser Hang zur architektonischen Einförmigkeit in den Staaten entstammt zweifellos britischem Geiste. Vielleicht gilt dies auch für gewisse Erscheinungen im Gesellschaftsleben. Ich habe zunächst wenig Großes in den Bau-Individuen Londons entdecken können. Groß wirken der Parlamentsbau und die Silhouette St. Pauls, und in der Umgebung das Gesamtbild vom Schloß Windsor.

Die Altertümlichkeit des Tower und die neue Tower-Brücke versagen ihre Wirkung ebenfalls nicht. Sehr schön sind die Londoner Parks, obwohl sie die natürliche Eigenartigkeit des Zentral-Parks nicht aufweisen können. —

Der Gegensatz von Reich und Arm ist in New-York wie in London viel ausgeprägter, als irgendwo bei uns. Soweit ich die minderwertigen Teile Londons sah, sind sie abstoßend genug, haben mir aber doch nicht in dem Maße Widerwillen eingeflößt wie die-

jenigen New-Yorks. In den feineren Vierteln macht ſich die Eleganz des Publikums in New-York ſehr viel bemerkbarer, als in London, wo man ſchon häufiger die hausbackenen Phyſiognomien und den unmodernen Kleiderſchnitt bemerkt, die dem deutſchen Großſtadtleben einen provinziellen Zug verleihen.

Angenehm berührt die engliſche Blumenpflege, die ſich mitten in der Stadt und an Fenſtern ärmlicher Arbeiterwohnungen, wo ich ſie in Amerika niemals ſah, nicht verleugnet.

Eins habe ich in beiden Ländern — ich kann hier übrigens auch auf frühere Beſuche zurückblicken — beſonders in Großbritannien mehr gefunden als bei uns: gute Bilder! Solchen ungebildeten Wandſchmuck, wie man ihn in den Stuben des Volkes und ſelbſt oft der beſſeren Stände bei uns trifft, glaube ich, findet man kaum in Amerika, in England ſicher nicht!

Süd-England iſt entzückend. So ſchön, daß man ſich wundert, es verhältnismäßig ſo wenig von Deutſchland aus bereiſt zu finden. Ich ſagte mir oft: Hier möchteſt du wohnen! Ein Gedanke, der mir in Amerika ſelten kam. Allerdings wirkte hier die vorgeſchrittenere Vegetation wohl in gewiſſem Maße mit. Aber ich glaube nicht, daß man ſolche Vollendung der Bodenpflege in den Staaten wiederfindet. Die

Leute haben es nicht nötig und nehmen ſich keine Zeit dazu. Wenn man dieſe Fülle zierlicher Felder und üppiger Wieſen ſieht, will es einem gar nicht in den Kopf, ſich England, wie die Statiſtik es erheiſcht, als ein faſt ruiniertes Ackerbau- und reines Induſtrieland vorzuſtellen.

Das großartige Segelſportleben am Solent war noch nicht erwacht; ebenſowenig im Plymouth-Sound, wo ich mich hinter dem vom Südweſtſturm mit weißem Schaum übergoſſenen „Breakwater" an Bord des „Graf Walderſee" nach Cuxhaven einſchiffte. — „Graf Walderſee" führte auch die eigentlichen Beiboote des „Meteor" mit ſich.

So genoß ich noch einmal die Freundſchaft der Hamburg-Amerika-Linie und war froh, die vorzügliche heimiſche Koſt wieder zu haben. Namentlich freute man ſich, nach längerer Pauſe vernünftigen Kaffee und kräftigen, aber nicht bis zur Gallenbitterkeit ausgelaugten Thee genießen zu dürfen.

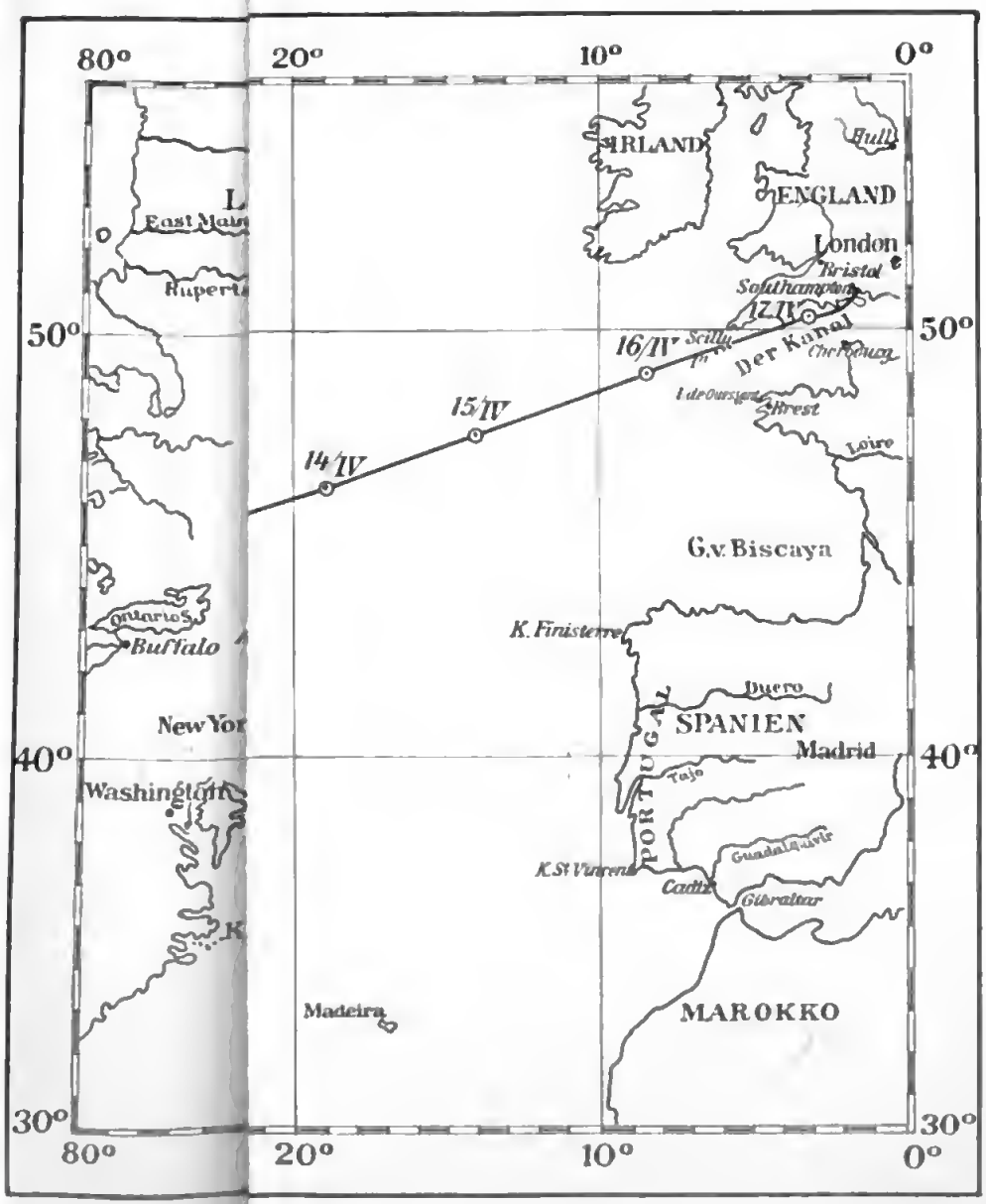
Am 25. April befand ich mich wieder in meinem warmen Neſt am Övelgönner Elbufer. — Draußen tobt der Mai; die Yachten des Norddeutſchen Regatta-Vereins und des Kaiſerlichen Yacht-Klubs ſchaukeln vor meinem Fenſter auf dem gelbgrauen, mit Schaumköpfen bedeckten Strom an ihren Bojen oder Ankern. Die Rotmützen vergraben bei Regen und Hagel-

ſchauern die Arme bis zu den Ellbogen in die Hoſentaſchen.

Ich aber zehre an den Erinnerungen einer kurzen, doch höchſt inhaltreichen Reiſe und bemühe mich, meine kleinen Erfahrungen zur Erbauung und zum Nutzen meiner Landsleute zu verwerten.

Mögen jene ihr Scherflein zur Erweiterung des Blickes für das, was „überſee“ liegt, beitragen und im Zuſammenhang damit Verſtändnis für den Wert des deutſchen Segelſports erwecken; für die Fäden, die zwiſchen ihm und nationaler Kräftigung einerſeits — und den internationalen Imponderabilien andererſeits hin- und herſchießen. Dieſe Fäden werden ſich zu einem feſten Gebilde verweben, zu einem guten Segeltuch, unter dem deutſche Art manchen tüchtigen Sieg erringen kann und wird.

Wilhelm Gronau's Buchdruckerei, Schöneberg-Berlin.


80°
20°
10°
0°
50°
40°
30°
IRLAND
Hull
ENGLAND
London
Bristol
Southampton
16/IV
15/IV
14/IV
Der Kanal
Scilly
Cherbourg
L'Orient
Brest
Loire
G.v. Biscaya
K. Finisterre
Duero
SPANIEN
Madrid
PORTUGAL
Tajo
Guadalquivir
K. St Vincent
Cadix
Gibraltar
MAROKKO
Madeira
Ontario S.
Buffalo
Washington
East Main
Ruperts
New Yor

Digitized by Google

Princeton University Library
32101 064795550